

Europa Azul

Revista de la Mar

Septiembre-Octubre N.º 161 • 2017



Especial atuneros



pescados LLORENTE S.L

mayoristas de pescado

fish wholesalers

vente de poisson en gros

BUREAU VERITAS
Certification



Distribución nacional e internacional

Nuestros camiones frigoríficos nos permiten distribuir al año entre 7 y 8 millones de kilos de pescado.

La mercancía se reparte por toda España, así como por Portugal, Francia, Italia y Grecia

repartimos calidad y frescura

we distribute quality and freshness

nous distribuons la qualité et la fraîcheur

Edificio Iriondo s/n
Apartado de Correos 11
48700 ONDARROA
Bizkaia (SPAIN)

Telf.: 00 34 946 832 008
Fax: 00 34 946 833 088
e-mail: llorente1@infonegocio.com



Alberto Echaluze

El atún se ha recuperado gracias a una explotación que merece un premio

La reunión de ICCAT en Marrakech, prevista para noviembre, debe apoyar las recomendaciones del Comité Científico de ICCAT (SCRS), que establece para el atún rojo un tope de 36.000 toneladas en 2020, así como sustituir el actual plan de recuperación por un plan de gestión, debido al incremento evidente del stock y a la no existencia de sobreexplotación. El informe final ha sido realizado tras analizar todos los datos, en base a estudios e informes presentados por gobiernos, asociaciones ambientalistas, entidades científicas y flotas.

La protección futura del atún rojo tiene que ser un ejemplo de conservación de la especie después de más de 3.000 años de explotación en el Atlántico Oriental y Mediterráneo, después de haber atravesado esta especie una crítica situación. Según los científicos, su población de reproductores había descendido en más de un 85%, en poco más de una década. Pero esto forma del pasado. Ahora la situación ha cambiado. Los planes de recuperación efectivos tienen resultados positivos.

Lo podemos ver en pesquerías selectivas como la anchoa, en el que tras un periodo de crisis, se consiguió recuperar la especie con un plan de cierre de cinco años. O el mismo bonito del Norte con unas capturas importantes este año que han conducido a una explotación correcta frente a los intereses de otras flotas como los arrastreros pelágicos de Irlanda. Son estas grandes flotas industriales las que esquilman los caladeros hasta acabar con su pesca. Actúen contra ellos y no con las desde hace años están perpetuando nuestras especies.

Se demuestra de forma muy clara la situación del atún rojo a tenor del informe del Comité Científico. La especie está recuperada y hay

que establecer a un plan de gestión eficiente y coherente con los datos científicos. Esto significa que es hora de recompensar el esfuerzo de los pescadores que lo han hecho posible permitiendo mayores volúmenes de pesca, después de once años de restricciones. No obstante, es necesario introducir medidas en el plan de gestión que permitan asegurar el buen estado de los stocks de cara al futuro, y sobre todo mantener las principales medidas de control que han permitido la rápida recuperación de este stock.

A partir de ahora se requiere una gestión coherente y con sentido común que permita que la actual recuperación del stock del Atlántico y del Mediterráneo asegure una explotación sostenible a largo plazo. Es necesario abogar por que la gestión se base en datos y evaluaciones científicas que garanticen la sostenibilidad de la especie, imprescindible para crear un marco estable de negocio.

Este punto de inflexión también implicaría mejorar la capacidad de acceso de los consumidores a un producto pesquero sostenible, de gran valor gastronómico y reconocido por sus propiedades nutricionales como alimento saludable. En este sentido, no se puede permitir la organización de cualquier campaña de boicot al consumo de atún rojo, sobre todo las lanzadas desde organizaciones públicas internacionales, que esgrimen para ello una situación de sobrepesca que no es real a la vista de los datos científicos.

Junto a ello, la situación actual del Atún Rojo del Mediterráneo (*Thunnus Thynnus*), totalmente recuperado, según demuestran datos científicos, es incomparable, desde el punto de vista de la sostenibilidad, con otras especies de túnidos (*Thunnus Orientalis* y *Thunnus*

Maccoyii) que se pescan en el Atlántico Occidental (EEUU y Canadá), en las costas de Japón y en los océanos Índico y Pacífico, y también con el atún Rojo del Atlántico Oeste (EEUU y Canadá), cuyos stocks están sobreexplotados, tal y como señalan los informes de los comités científicos de las organizaciones regionales de pesca regionales competentes. Por ello, se hace preciso que los ciudadanos europeos, que con todo derecho han exigido una gestión sostenible de esta especie, tienen que conocer la procedencia del atún que consumen y la diferente situación de sostenibilidad de cada una de las tres especies que se capturan en el mundo: la *Thunnus Thynnus*, procedente del Atlántico y el Mediterráneo; la *Thunnus Orientalis*, del Pacífico Oriental, y la *Thunnus Maccoyii*, del Índico y el Pacífico Sur

Por ello, el acuerdo con los requisitos de sostenibilidad impuestos al atún rojo del Atlántico Oriental y el Mediterráneo debería servir de ejemplo para otras pesquerías que afectan a dichos stocks en el Pacífico o el Atlántico occidental sigan unas medidas de control y gestión mucho más restrictivas, si se quieren recuperar sus stocks y acabar con la sobreexplotación de la especie.

Además, las autoridades deberían hacer lo posible para que esta situación sea conocida por los consumidores y que así puedan ejercer un consumo responsable de atún rojo. El resultado de la recuperación del Atún Rojo del Atlántico Este y Mediterráneo es la clara evidencia de qué medidas hay que tomar en el resto de stocks para conseguir tal recuperación. Sin duda, la protección de los juveniles y el registro y control del esfuerzo pesquero son medidas del todo necesarias. 

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO **DIRECTOR:** JULIO RUIZ DE VELASCO TISSIER

CORRESPONSAL GALICIA: LARA VARELA **CORRESPONSAL MADRID:** TERE MONTERO

CORRESPONSAL CATALUÑA: FRANCESC CALLAU **CORRESPONSAL ANDALUCIA:** JUAN MANUEL MORENO

CORRESPONSAL CANTABRIA: JUAN CARLOS BARROS **CORRESPONSAL CANARIAS:** ANTONIO FLOREZ

CORRESPONSAL ASTURIAS: GREGORIO CALVO PEÑA

COLABORADORES: Luis F. Allica, Maitena Urdangarin, Eliseo Villar, Jorge Tecedor, Manuel Llorca, Ramón Franquesa, Chema Gorostiaga, Javier Mina, Rosa García Orellán.

FOTOGRAFÍA: Fernando Fernández de Retana, J. A. Apraiz, Jesús Astaburuaga, "Jota", Richard Agirregomezkorta, Luis Fernandez, 3Migrupo, www.julioruizdevelasco.com

EDITA: EUROPA AZUL S.L. **Administración:** Plaza de Unzaga 9-2 Tfno móvil: 606-549776. Apartado de Correos 494. 20600 EIBAR (Gipuzkoa)

E-MAIL: info@europa-azul.es

CONTRATACIÓN DE PUBLICIDAD: San Vicente, 8, 6º dpto 3 (Edif. Albia I). 48001 BILBAO. Tfno: 94-4248046

E-MAIL: jruizdevelasco@telefonica.net **PAGINA WEB:** www.europa-azul.es

MAQUETACIÓN E IMPRESION: GERTU, Oñati (Gipuzkoa)

IMPRESO EN ESPAÑA

DEPOSITO LEGAL: SS-228-90

ISSN: 1.130-1465



Entrevista

Irene García e Irene Peral,
investigadoras de AZTI 6 a 9

Europa

Crecimiento azul
Premios Cepesca para Europa Azul
Repercusiones del Brexit
Resolución sobre trasbordos 10 a 15

Euskadi

Balace de la costera de bonito
Cierre de la pesca del rabil en el Pacífico
La flota atunera recibe certificación de
pesca responsable AENOR
Condiciones que influyen en la toma de
decisiones de la flota artesanal 16 a 23

Recursos

Propuestas de reducción de recursos
importantes
Diferencias en el reparto
del atún rojo 24 a 29

Andalucía

Plan de Gestión del Mediterráneo 30 a 33

Catalunya

Mariscadores del Delta del Ebro 34

Investigación

El cambio climático repercute
en las pesquerías 36 y 37

Galicia

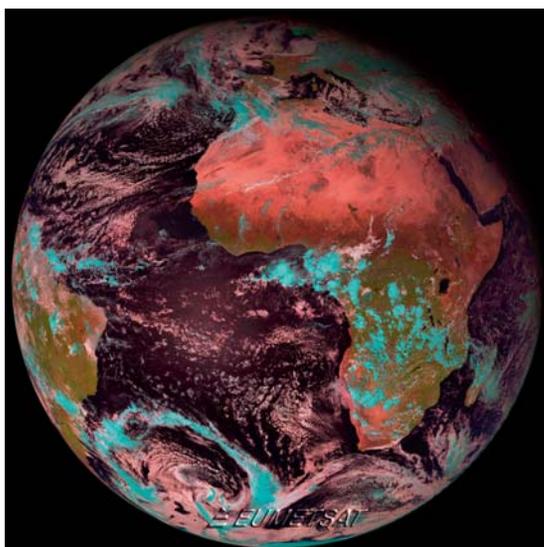
De "Minchos Séptimo" a "Jundiña
Cuarto" 38

Comercialización

Conxemar
Balfegó 39 a 46

Astilleros

El crucero más ecológico del mundo
Palangrero de superficie de Armón
Acuerdo de Echebaster y Astilleros
Zamakona



10-11

Europa

La UE invertirá 6.000 millones de euros en el desarrollo de la economía azul

La UE invertirá 6.000 millones de euros en el desarrollo de la economía azul, según se anunció en la Conferencia Our Ocean, celebrada en Malta. Si bien las tres primeras ediciones de esta Conferencia Mundial han dado lugar a más de 250 acciones con un valor global de más de 8.000 millones de euros, la edición de 2017 celebrada los días 5 y 6 de octubre en Malta ha reportado más de 6.000 millones de euros en compromisos. Los agentes privados, las instituciones públicas, las ONG y las asociaciones de 112 países han viajado a Malta para presentar unas 400 acciones en favor de la economía azul, la seguridad marítima o el desarrollo de la pesca sostenible. "Esta edición también es notable por la mayor participación de las empresas privadas y la sociedad civil", dijo Karmenu Vella, Comisario Europea de Medio Ambiente, Asuntos Marítimos y Pesca.

Botadura de un bote auxiliar en el Museo
Marítimo Ría de Bilbao 48 a 51

Empresas

Wartsila trabaja un buque a control
remoto
Survitec 52 y 53

Puertos

Perspectivas de la Náutica catalana
Puerto de Huelva
Gasóleo pesquero 54 a 57

Náutico

El Salón Náutico más innovador y
tecnológico 58 y 59

Eólica marina

Haizea Wind pone en marcha una planta
de fabricación de torres eólicas 60 y 61

Transporte Marítimo

Los pasajeros navegarán e forma más
segura 62 y 63

Reportajes

El trabajo de la mujer en pesca:
Sorkidxe eta Kriela
Hierro cántabro para una
historia naval 64 a 71



24-26

Recursos

Preocupante anuncio de la reducción de los TACs de recursos importantes

El Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) ha recomendado una reducción significativa de las capturas de caballa y de arenque en el Atlántico nororiental. Propone una reducción del 35% en la cuota de caballa, en 550.948 toneladas métricas, y un 15% en las capturas de arenque, a 546.472t. Sin embargo, la propuesta científica de la reunión de ICCAT sugiere un incremento de la cuota de atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo que supondría pasar de las 23.655 toneladas en 2017 a 36.000 toneladas en 2020 en tres etapas, cerca de un 36% en ese periodo. Los pescadores miran con preocupación la limitación de la captura de sardina a partir de enero para paliar la difícil situación de la especie.



39-43

Comercialización

Conxemar, una feria que ofrece muchas oportunidades para hacer negocio

La feria Conxemar volvió a demostrar que es un evento en el que se consiguen grandes oportunidades para crecer en los negocios. El certamen de productos del mar congelados de Vigo cerró su XIX edición con 31.370 visitantes, un 4,5% más que en 2016, cuando pasaron por la ciudad 30.020 profesionales. Así, la feria encadena cuatro años consecutivos de aumento de visitas y da por cerrada los años malos con la competencia que supuso la Seafood de Barcelona. Desde el año 2013, la feria ha crecido un 28%. Los datos son solo un reflejo de la frenética actividad vivida en los últimos tres días en el recinto ferial de Vigo (Ifevi). Los pasillos estaban llenos de gente y los comerciales no daban a basto para atender a todos los posibles clientes interesados en conocer la empresa.

Publicidad

PESCADOS LLORENTE	PAG 2
TVMAC	PAG 9
NAUTICAL	PAG 15
THIELE-KATIAK	PAG 25
PROTECNAVI	PAG 27
FURUNO	PAG 29
ALMAR-BEKINA	PAG 35
NABERAN	PAG 43
TALLERES GAZTETXU	PAG 47
INDUSTRIAS FERRI	PAG 49
SURVITEC	PAG 53
ITSAS KORDA	PAG 57
ROXTEC	PAG 61
OLIVEIRA	PAG 63
SALMON NORUEGO	PAG 72



La sequía del lago Poopo, en Bolivia ha obligado a emigrar a poblaciones enteras de pescadores. El lago, que era el segundo más grande de Bolivia se ha secado completamente, muriendo millones de animales por el cambio climático. **Foto David Mercado**



Irene Gartzia e Irene Peral, investigadoras de AZTI

“Los productos de surimi están alineados con las expectativas del consumidor saludable”

La Surimi School Europe 2017, celebrada en Madrid ha reunido todo el conocimiento internacional en relación con el surimi y sus productos. Las jornadas, organizadas por “Surimi School Europe” y con la colaboración del centro tecnológico AZTI, han agrupado a profesionales que deseen desarrollar un conocimiento práctico de la tecnología y preparación del surimi, así como conocer su utilización para crear nuevos productos alimentarios. El congreso ha permitido conocer la situación actual del mercado del surimi y derivados, procesado y packaging de productos derivados del surimi. También, se abordaron otros aspectos de carácter más técnico, como composición, microbiología y propiedades funcionales, entre otros. Detrás de los productos derivados cuenta con una gran industria que se mantiene, a nivel mundial, “estable” en una cifra de alrededor de 820.000 toneladas.

Entrevista

¿Qué valoración hacen del Congreso organizado en Madrid de la Surimi School 2017?

La Surimi School celebrada en Madrid ha contribuido significativamente a la transferencia de tecnologías e intercambio de conocimientos entre los tecnólogos, técnicos, y expertos en marketing, R&D que desde el ámbito científico e industrial trabajan desde la producción de surimi hasta la elaboración y diseño de nuevos productos.

Las más de 90 personas procedentes de países de Europa, Asia y USA, reunidas este año han puesto en común los principales avances realizados y los retos a los que se enfrenta la industria del surimi para seguir añadiendo valor al surimi y avanzar de forma paralela en aspectos claves de futuro como son la sostenibilidad, trazabilidad, calidad nutricional y sensorial de los productos de acuerdo a las demandas del consumidor del siglo XXI.

¿Cómo se encuentra la producción de surimi a nivel estatal y mundial? Tenemos entendido que en franco crecimiento. ¿Pueden darnos cifras? Ranking de países?

La producción y demanda de surimi base como materia prima para la elaboración de productos derivados como los conocidos "gulas" y palitos de cangrejo, se mantiene estable en una cifra de alrededor de 820.000 Toneladas (mundial). En Europa se producen 70.000 toneladas, 35.000 en USA y alrededor de 700.000 toneladas en Asia.

El mercado mundial de estos productos derivados es de 2,7 millones de toneladas y está liderado por China con una producción de 1.200.000 Tm (2016). El mercado de USA está estimado en 100.000Tm y ha experimentado un crecimiento de 2-3% después de unos años de estancamiento. En cuanto al mercado europeo, hay que diferenciar el Oeste y el Este. Si hablamos del mercado del Oeste europeo, el francés continúa siendo el primer mercado con el 41% de volumen (57.000 Tm) y España el 2º con el 32% (47.000Tm), pero con la diferencia que el francés está disminuyendo y el español, aumentando. En el Este de Europa (Rusia y Ucrania) con 76.000 Tm es mercado empieza a crecer y la calidad de sus productos también. La innovación mantiene un cierto volumen en Europa pero el mercado masivo del palito de cangrejo, desciende año a año.

Francia es el primer consumidor en Europa, con casi 3 Kg/por habitante y año, y en España el consumo de productos derivados es de 0,9 Kg/habitante y año

Angulas de Aguinaga marcó una pauta con la gula del Norte. ¿Seguimos marcando pautas de acción?

Angulas Aguinaga sigue siendo el referente de innovación en productos derivados de surimi en España aunque los líderes en innovación de productos de surimi siguen siendo los países orientales (Corea, Japón, China...), quienes diseñan productos tanto con sabores cárnicos como pesqueros, dulces y salados, cocidos, fritos o asados, y con una infinita gama de colores y aplicaciones de acuerdo a las demandas de sus consumidores.

Mirando a Europa, el mercado francés es el que ofrece y consume la gama de productos de surimi más amplia. Podríamos decir que el

consumidor de este país es más "neofood" eriano que el nuestro.

¿Cómo se encuentra el consumo de surimi y productos derivados?

Francia es el primer consumidor en Europa, con casi 3,0 Kg/por habitante y año. En España el consumo de productos derivados es de 0,9Kg/habitante y año.

El consumidor español demanda principalmente productos como el palito de cangrejo, rallados o porciones, el sucedáneo de angula y otros productos como los rebozados (muslitos, anillas) y análogos de colas de langosta entre otros.



El mercado mundial de estos productos es de 2,7 millones de toneladas y está liderado por China con una producción de 1.200.000 Tm (2016). El mercado de USA está estimado en 100.000Tm y ha experimentado un crecimiento de 2-3% después de unos años de estancamiento



El mercado francés es desde el origen del surimi más receptivo a las innovaciones que se dan en este sector.

Podría hablarnos de la innovación que se está dando en este sector. Sigue siendo alta. ¿Podría hablar qué productos están saliendo nuevos al mercado con productos de surimi?

Hablemos de un mercado como el mercado europeo totalmente diferente al asiático. Aquí la innovación está orientada a productos premium, refrigerados, en formatos de envase que faciliten la preparación y el consumo así como etiquetados limpios (colorantes naturales) y enfocados a diferentes nichos de consumidores (personas preocupadas por su salud, intolerantes al gluten). En cuanto a productos nuevos en el mercado francés podemos ver ya productos cocidos al vapor y rellenos, gran variedad de sushi box, bocaditos de surimi, gran variedad de palitos rellenos).

Hay que pensar en innovar y que quizás haya llegado el momento de adaptar la diversidad de los productos de los países asiáticos (satsuma-age, chikuwa, hanpen.....) al consumidor europeo, como podría ser la gama de productos calentables en microondas.

Los últimos lanzamientos de productos derivados de surimi para el mercado español (fuente Mintel GNPD) en el último año incluyen nuevos conceptos para consumo en caliente como pizzas y productos rellenos

(dumplings), y otras ideas que incorporan el surimi como ingrediente sushi, ensaladas y pasta.

La innovación en el diseño de nuevos productos y procesos de surimi es una línea estratégica de investigación del Área de Nuevos Alimentos de AZTI. En esta línea hay que considerar la oportunidad que ofrece el envejecimiento poblacional diseñando productos exclusivos para este segmento.

¿Una vez que muchos consumidores asocian el surimi a la unión de pescados que se desechan. ¿Cómo intentar quitar esta imagen? ¿El surimi rompe la trazabilidad de la pesca?

No estamos nada de acuerdo con esta afirmación acerca de la percepción del consumidor español sobre el surimi. La educación y conocimiento del ciudadano europeo del siglo XXI en relación a los alimentos es muy alta y asocia el surimi con la proteína de pescado. Por ello los productos derivados del surimi (gulas, palitos de cangrejo.) están presentes en los menús de todos los hogares y en especial en los infantiles.

El surimi se elabora con el músculo del pescado (filete), es decir, la parte más noble del mismo. En los orígenes se utilizaba el abadejo de Alaska, primo-hermano del bacalao, pero el descenso dramático del stock de esta especie puso el foco de la investigación en nuevas especies pesqueras y de hecho hoy en día se fabrica surimi con otras especies tropicales me-

nos conocidas, incluso con calamar y especies de acuicultura.

Esa falsa percepción se puede revertir con campañas de marketing informando al consumidor de los procesos de fabricación tanto del surimi como de los productos derivados y de las propiedades nutricionales de estos productos. En España las industrias procesadoras de surimi están realizando continuos esfuerzos por informar con claridad y transparencia al consumidor mediante campañas de marketing y asistencia a foros nacionales e internacionales especializados.

En Francia llevan haciendo una excelente campaña de comunicación muchos años (Love Surimi, y las empresas europeas podrían tomarla como referencia.

¿Tiene futuro este sector en un mundo que cada vez más se piden alimentos sanos?

Los productos de surimi están alineados con las expectativas del consumidor actual: saludable (fuente de proteínas, ácidos grasos de origen pesquero, minerales y vitaminas), cómodo (listo para su uso) y delicioso, que lo hace apetecible tanto para niños como para ancianos.

Además sus múltiples formatos y su versatilidad permiten múltiples ocasiones de consumo incluido el "snacking", unas de las tendencias al alza en los consumidores del siglo XXI. 🌊

tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

En atuneros congeladores productos TVMAC



**Quitaóxidos, desengrasantes, limpiacubas dieléctricos,
desincrustantes, limpiaplanchas...**



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

Fábrica y Oficinas:
Zona Industrial A Revolta
Posuadoiri, s/n
Apdo. 57 - Tel.: 986 565 180
Fax: 986 565 382
E-mail: tvmac@tvmac.net

La UE invertirá 6.000 millones de euros en el desarrollo de la economía azul

La UE invertirá 6.000 millones de euros en el desarrollo de la economía azul, según se anunció en la Conferencia Our Ocean, celebrada en Malta. Si bien las tres primeras ediciones de esta Conferencia Mundial han dado lugar a más de 250 acciones con un valor global de más de 8.000 millones de euros, la edición de 2017 celebrada los días 5 y 6 de octubre en Malta ha reportado más de 6.000 millones de euros en compromisos.

La Unión Europea, anfitriona y organizadora de esta cuarta edición de Our Ocean, no pierde la dirección de apoyo a la economía azul. En principio, al inaugurar este gran encuentro anunció que invertiría 560 millones de euros adicionales en la protección y seguridad de los océanos, pero las cifras finales serán de más de diez veces más. "Hemos terminado esta conferencia más optimista que cuando empezamos", dijo Frans Timmermans, Vicepresidente de la Comisión Europea.

400 acciones tomadas

Los agentes privados, las instituciones públicas, las ONG y las asociaciones de 112 países han viajado a Malta para presentar unas 400 acciones en favor de la economía azul, la seguridad marítima o el desarrollo de la pesca sostenible. "Esta edición también es notable por la mayor participación de las empresas privadas y la sociedad civil", dijo Karmenu Vella, Comisario Europeo de Medio Ambiente, Asuntos Marítimos y Pesca.

Aunque varias de las acciones anunciadas durante la conferencia no son nuevas, como el compromiso de Carrefour de vender el 50% de sus productos pesqueros de sectores sostenibles en 2020, o el de RCCL para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero para el 2020, Our Ocean permite a todos reafirmar su compromiso con el crecimiento azul y la economía. Y la ambición de actuar concretamente. "La mayoría de los anuncios hechos en las primeras ediciones de Our Oce-



La ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel García Tejerina y el comisario europeo de Medio Ambiente y Pesca, Karmenu Vella junto a la Conselleira de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, Beatriz Mato visitan las Islas Cíes, en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia.

an contaron su respaldo. Y pondremos en marcha una verdadera herramienta de monitoreo para medir mejor cuáles han sido los compromisos. Porque si fracasan, es la conferencia misma la que fracasa."

Apoyo privado

Brune Poirson, Secretaria de Estado responsable de la transición ecológica y representante de Francia en Our Ocean, anunció que se celebraría en París una "Cumbre sobre el crecimiento ecológico" el 12 de diciembre e invitó a todos 900 participantes en la conferencia de Malta para unirse. Las próximas ediciones de Our Ocean se llevarán a cabo en Indonesia (2018), Noruega (2019) y en Oceanía (2020)

Por ejemplo, el Vicepresidente de la Comisión Europea mencionó el plan de la UE con Australia para crear la mayor reserva marina del mundo en la Antártida y exhortó a "sus]

socios internacionales a trabajar con ella para hacer realidad este proyecto".

Karmenu Vella, Comisario Europeo de Medio Ambiente, Asuntos Marítimos y Pesca, tomó el ejemplo de los países mediterráneos para ilustrar sus comentarios sobre una cooperación indispensable. Anunció que la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) debería adoptar pronto la creación de una zona marina protegida en el Adriático propuesta por la UE. "Esta reserva va más allá de las aguas territoriales para abarcar un área en alta mar, es una primera", dijo Karmenu Vella.

La edición de 2017 de Our Ocean también parece prometedora en el lado privado. Procter & Gamble, PepsiCo, Marks & Spencer y Unilever, para nombrar unos pocos, han anunciado grandes inversiones, comprometidos o en el futuro, a favor de reducir el uso de plástico no reciclado en sus envases. 

EUROPA AZUL ha quedado finalista de los premios Cepesca

El jurado de los I Premios Cepesca de Periodismo y Sector Pesquero Español eligió a EUROPA AZUL como finalista de este galardón ganado por RTVE. Nuestra compañera en Madrid, Teresa Montero, recogió el diploma acreditativo, en manos de Javier Garat y Pedro Maza, integrantes de Cepesca.

En el acto se dio lectura que la concesión del diploma a Europa Azul estaba motivada por ser: "Una de las revistas técnicas dedicadas al sector, Europa Azul mantiene el foco en la actividad pesquera y las distintas industrias asociadas a ésta, desde el naval a la comercialización, con especial atención en dos núcleos pesqueros: el País Vasco y Galicia. Europa Azul mantiene el pulso del sector tanto en formato papel, como a través de su web que cuenta con utilidades prácticas como un diccionario multiidioma de especies." Sin duda, merecido".



Nuestra corresponsal en Madrid, Teresa Montero, flanqueada por Javier Garat y Pedro Maza

El jurado de la I edición otorgó el premio a las labores informativas a EFEAgro y RTVE, por su contribución a la difusión del sector pesquero, en el primero de los casos y de las iniciativas del sector en pro de la sostenibilidad y el medio ambiente, en el caso del ente público.

La ministra de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel García Tejerina, hizo entrega de los galardones, que fueron recogidos por Laura Cristóbal coordinadora de EFEAgro, Juan Manuel Hidalgo, director de La2 de RTVE y los propios Álvaro de Rojas y Raúl Gutiérrez.



Todos los premiados con Isabel García Tejerina, ministra de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Mientras el Gobierno británico prepara una ley de pesca, la Cámara de los Comunes advierte sobre los futuros problemas del sector

Brexit ¿Y ahora qué?

Texto:

Juan Carlos Barros

Aunque en su discurso ante el Parlamento la Reina anunció, en nombre del Gobierno, que habrá una Ley de Pesca una vez que termine el proceso de salida del Reino Unido (RU) de la Unión Europea (UE), eso no significa que se haya terminado la preocupación generalizada sobre cuál será el resultado de las negociaciones y sus efectos sobre el sector pesquero en toda Europa.

Esa sensación de incertidumbre se ha manifestado internamente ya en el RU en la Cámara de los Comunes (CC), que ha elaborado un documento titulado "Brexit: ¿Qué es lo próximo para la Pesca en el Reino Unido?" donde expone los problemas a los que se enfrentará el sector pesquero británico en un futuro inmediato, pero que les afectan no solo a ellos sino al resto de Europa y en particular también a la industria pesquera española. Según la CC "las implicaciones del Brexit para la Pesca son altamente inciertas y dependerán de las futuras negociaciones con la UE y de la política que adopte el Gobierno británico (...) Si es posible identificar algunas de las implicaciones más amplias, los resultados específicos son extremadamente inciertos."

En ese documento la CC examina los temas que considera deberán ser importantes durante las negociaciones del Brexit, si es que avanzan lo suficiente o no se terminan antes de tiempo, y que concretamente son los siguientes: El control sobre una zona marítima mayor, la renegociación de las cuotas pesqueras, el grado de exclusión de los barcos que no sean británicos, la cooperación con la UE y otros países para fijar las cuotas pesqueras, la influencia del RU en la gestión de los recursos pesqueros compar-



Una campaña sobre el Brexit en plena calle

Las cuestiones clave: control de una zona marítima mayor, renegociación de cuotas, exclusión de barcos no británicos, gestión de recursos compartidos y nueva política pesquera

tidos con la UE, una nueva política pesquera del RU, el sistema de gestión de la Pesca y, por último, que el RU abandone las negociaciones.

El plan anunciado por el Gobierno británico es sacar una Ley General de Derogación de toda la legislación de la UE, que como es de público conocimiento es bastante numerosa, y luego hacer leyes específicas en algunos sectores, uno de los cuales es precisamente la Pesca. La Ley General derogará el Acta de Adhesión de 1972 a la Comunidad Económica Europea, en virtud de la cual el derecho europeo adquirió preferencia sobre el británico. Y con la Ley de Pesca ya veremos lo que pasa. Se supone que reproducirá las normas europeas que están ahora vigentes y que también introducirá algunas novedades. Constituye una preocupación unánime en todo el resto del mundo saber hasta donde llegarán los ingleses en el uso de su readquirida soberanía en materia pesquera.

El Gobierno debe resistir la tentación política de poner los TACs por encima de las recomendaciones científicas

El objeto de la Ley de Derogación es que la amplísima legislación europea en materia de Pesca, que dejará de estar en vigor con la salida de la UE, sea traspuesta, tal cual, a la legislación británica el mismo día que tenga efecto el Brexit, y de esta forma que no haya ningún vacío y no se note el cambio. No obstante, lo que no se sabe es si eso será suficiente o el Gobierno, de paso, adoptará nuevas disposiciones.

Además el Brexit significa que se terminará la jurisdicción del Tribunal de Justicia de la UE sobre el RU, que tan importante papel ha tenido en la formación de la Política Pesquera de la UE, dictando importantes resoluciones, como por ejemplo la sentencia Kramer (ver Europa Azul nº 139). A día de hoy constituye una de las materias más delicadas saber si los nacionales europeos que están en el RU podrán recurrir a la justicia europea, y eso es algo que, teóricamente, se debería resolver en las negociaciones.

De lo que no cabe duda es que un tema clave es lo que va a pasar con las cuotas pesqueras en las aguas británicas. De acuerdo con el documento de la CC "cualquiera que sea el enfoque del Gobierno sobre la gestión de la Pesca tras el Brexit, debe resistir la tentación política de fijar los TACs por encima de las recomendaciones científicas."

El Gobierno de Theresa May quiere recuperar el control del acceso a sus aguas territoriales y poder fijar las cuotas de pesca, una vez que estén fuera de la UE, y quieren hacerlo desde Londres de forma centralizada. Pero eso significa que el asunto se va a complicar más y transformarse en otro difícil problema de reparto de competencias con Escocia. Se-

gún el Gobierno, la Pesca es una materia que corresponde por completo al RU, pues sostiene que las materias internacionales no son transferibles. Pese a esto, el Gobierno británico ha afirmado que las administraciones nacionales serán ampliamente consultadas sobre la extensión de la nueva legislación. Lo que está por ver es si en Escocia se conformarán o no.

El ministro británico de Medio ambiente, Michael Gove, no contribuye tampoco a aclarar el futuro, pues, por un lado, ha confirmado que van a anular la Convención de Pesca de Londres de 1964 que permite a Francia, Bélgica, Alemania, Irlanda y Holanda faenar en la zona entre 6 y 12 millas de la costa británica. "Esto significa que, por primera vez en más de 50 años, seremos capaces de decidir quién tiene acceso a nuestras aguas (...) Este es un primer paso histórico para construir una nueva industria doméstica cuando abandonemos la UE" dijo Gove.

En este sentido, tampoco hay que olvidar que hay derechos de pesca recíprocos entre los Estados miembros de la UE para pescar entre las 6 y 12 millas de cada uno de los demás, de acuerdo con la regulación básica del Reglamento 2371/2002.

Por otro lado y posteriormente, el mismo Gove en una reunión con el sector pesquero de Dinamarca, ha dicho que los barcos de la UE podrán operar en aguas británicas tras el Brexit, porque el RU "no tiene la capacidad de capturar y procesar todo el pescado que hay en aguas británicas." Gove no aclaró si los barcos mantendrán las mismas cuotas o les serán reducidas.

Se reabrirá la discusión sobre la "estabilidad relativa" en el reparto de cuotas y la aplicación de la Convención del Derecho del Mar



Por su parte, George Eustice, el ministro británico responsable de la Pesca, ha dicho que "fuera de la UE estaríamos en la mas fuerte posición posible para reabrir el asunto de la estabilidad relativa" y ha abogado por distribuciones de cuota mas justas en los stocks.

Es cierto que tras el Brexit el RU tendrá la competencia sobre la gestión de la pesca en su Zona Económica Exclusiva (ZEE). Ahora bien, si se deja de aplicar el derecho europeo, se tendrá que aplicar el derecho internacional general, es decir la Convención del Derecho del Mar, la cual en el art. 62.2 dice que es el Estado ribereño quien determina su capacidad de capturar los recursos vivos en la ZEE y "cuando el Estado ribereño no tenga capacidad para explotar toda la captura permisible dará acceso a otros Estados al excedente de la captura permisible".

Además el apartado 3 del mismo artículo dice que al dar acceso a otros Estados hay que tener en cuenta todos los factores pertinentes y cita entre otros "la necesidad de reducir al mínimo la perturbación económica de los Estados cuyos nacionales hayan pescado habitualmente en la zona o hayan hecho esfuerzos sustanciales de investigación e identificación de las poblaciones." Es decir que va a surgir otra vez el tema de los derechos históricos. Por último, hay que tener en cuenta que hay especies migratorias que pasan parte del tiempo en la ZEE de otros Estados y aunque circulan también por aguas británicas, eso no autoriza a considerar que pertenezcan exclusivamente al RU. 🌊

Gabriel Mato saca adelante una propuesta en el Parlamento contra trasbordos pesqueros

El europarlamentario Gabriel Mato ha sacado una propuesta de medidas de gestión, conservación y de control aplicables a la zona del convenio de la CICAA, con el objetivo asegurar la igualdad de condiciones para todos los pescadores, sean europeos o no, de atún del Atlántico. Su informe trata de evitar que con el apoyo de trasbordos pesqueros se introduzca pesca ilegal.

La propuesta tiene por objeto la transposición al Derecho de la Unión de las medidas de conservación, control y ejecución adoptadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA) en el océano Atlántico y mares adyacentes. La presente propuesta de transposición hace referencia a las medidas adoptadas por la CICAA desde 2008, con la excepción del plan de recuperación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo, que es objeto de un proceso de transposición diferente. "Diez años hemos tardado en apoyar estas medidas", dijo Mato.

El objeto de la propuesta era transponer 28 recomendaciones de la CICAA. Se trata, en particular, de todas las medidas de control no incluidas en los Reglamentos INDNR y de control. Este nuevo texto legislativo reúne medidas de control y de conservación que hasta ahora estaban reguladas en dos actos separados (Reglamentos (CE) n.o 1936/2001 y n.o 520/2007 respectivamente). Incluye asimismo las medidas estadísticas para el pez espada y el patudo mediante la modificación del Reglamento (CE) n.o 1984/2003.

El nuevo Reglamento se aplicará a los buques de la Unión que faenen en la zona del Convenio de la CICAA o, en el caso de los trasbordos, fuera de la zona del Convenio de la CICAA en relación con las especies capturadas en la zona del Convenio de la CICAA. También se aplicará a los buques de terceros países que sean inspeccionados en los puertos de los Estados miembros y que transporten especies de la CICAA o productos de la pesca originarios de estas especies que no hayan sido previamente desembarcados o transbordados en un puerto. 



La rentabilidad de la flota europea sigue en aumento

La rentabilidad de la pesca europea sigue en aumento, tras obtener unas ganancias netas récord de 798 millones de euros en 2015 y las estimaciones para 2016 y 2017 siguen mostrando un aumento en la rentabilidad.

Cuando las existencias todavía están sobreexplotadas, la rentabilidad se estanca, comenta el departamento de pesca de la Comisión Europea, pero cada vez más flotas explotan los recursos de manera sostenible y están viendo progresos significativos. En 2015, el valor añadido bruto de la flota de la UE, es decir, la contribución

de la pesca a la economía por salarios, ascendió a 3 900 millones de euros. La utilidad bruta (excluyendo todas las subvenciones) es de 1.600 millones de euros (del 22% al 23% de los ingresos), con un beneficio neto de 798 millones de euros % de ingresos como en 2014).

Para los 152.720 pescadores europeos, es decir, 114.863 equivalentes a tiempo completo (ETC), el salario medio, al alza, se estima en 24.800 euros (por FTE). Pero con una amplia gama: de 1.400 euros para un chipriota a 75.000 euros para un belga. En Francia, el promedio es de 66.700 euros.

El consumo de combustible disminuyó del 24% al 15% del volumen de negocios entre 2008 y 2015. Las proyecciones muestran que la rentabilidad de la flota debería mejorar aún más en 2016 debido al aumento de los desembarques y bajos precios del combustible. Pero el aumento en el segundo en 2017 compensa el de las capturas. Si bien la pesca en general es rentable, 6 de las 22 flotas europeas han generado pérdidas netas, en particular en el Mediterráneo y el Mar Negro. 

Buena proa y...



Cuando en el barco se dispone del equipo electrónico más preciso, la pesca está asegurada. NAUTICAL ofrece una completa selección de equipos de calidad y asegura su máximo rendimiento en cualquier lugar del mundo.

...buena pesca



Muelle de Reparaciones de Bouzas, s/n. Ed. Nautical
36208 Vigo. Pontevedra • T. +34 986 213 741 • F. +34 986 214 794
www.nautical.es

NAUTICAL



MADRID • BILBAO • BERMEO • VIGO • LAS PALMAS • BARCELONA • RIVEIRA • ABIDJAN [C.Marfil] • MANTA [Ecuador] • PANAMÁ • MAHE [Seychelles]

Cerrada la costera de bonito, tras conseguir “buenas capturas y buenos precios”

La costera del bonito se cerró el pasado 13 de octubre «con un balance satisfactorio», comentó la secretaria de la Federación de Cofradías de Gipuzkoa, Miren Garmendia, a tenor de «las buenas capturas que ha contado la flota de cerco y la de cacea y los buenos precios de cotización que han estado a una media de 4 euros». La costera se cerró por agotamiento de la cuota de captura.

En los inicios de las faenas, a lo largo del mes de junio y julio, la costera de bonito se antojaba a prometedora en vista de la gran cantidad de ejemplares de esta especie en el mar. Además, se encontraba cerca de las costas vascas con lo que era fácil su captura y su rápido desembarco en el puerto. Después en agosto y septiembre, se produjeron también capturas regulares que ya indicaban un desenlace positivo.

Ante la sucesión de capturas, el Ministerio de Agricultura y Pesca advirtió al sector que ya no podrá ni faenar ni mantener piezas de esa especie en sus embarcaciones y solo podrán desembarcar «las cantidades capturadas y declaradas antes de la fecha del cierre precautorio», so pena de sanción.

La dirección general de Ordenación Pesquera estimó que la flota alcanzaría el cien por ciento de la cuota prevista de bonito del Norte para toda la flota española: 14.196.452 kilos, para la segunda semana de octubre. Sólo en Gipuzkoa se habían descargado, en lo que va de campaña, cer-

ca de 5 millones de kilos de bonito, territorio en el que están radicados la mayor parte de los barcos grandes de cerco del Cantábrico.

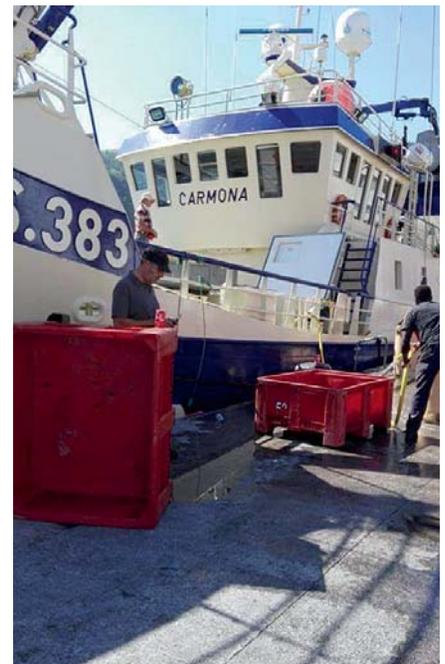
En sí la costera ha sido magnífica para los intereses de los pescadores debido a que a las buenas capturas se le han unido unos precios de cotización que han permitido sacar rentabilidad a los desembarcos realizados. Antes del cierre, el bonito pequeño se había venido a 3,26 y 3,36 euros-kilo, mientras que el mediano ascendía a 4,25 euros.

Cerca de la costa

Otra de las características de la costera ha estado también en que los barcos se han hecho con la especie a pocas millas de la costa, con lo que no han tenido que llevar a cabo grandes travesías, como en otras campañas, hasta Irlanda, con el abarataamiento de los costes del gasoil.

Junto a ello, existía satisfacción porque el conservero había acudido a las lonjas para adquirir la especie, aspecto que ha aumentado las cotizaciones de la especie.

La campaña de atún blanco-bonito del norte, generalmente, se prolonga hasta finales del mes de octubre, pero en esta edición queda interrumpida a mediados de mes por los buenas capturas. No obstante, los arrantzales no olvidaban que el año pasado, el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente del Gobierno de España cerró la pesquería de manera definitiva el 5 de octubre argumentando que se habían agotado las posibilidades de pesca para esta especie. Posteriormente se conoció que el Gobierno español había cedido 1.200 toneladas de atún blanco a la flota francesa. La insistencia del sector para no ceder cuotas ha tenido resultado y ahora se cierra por agotamiento de la cuota. 



Descarga de un arrastrero pelágico de Irlanda en Ondarroa

El Gobierno vasco publicó una resolución en la que se prohibía a cofradías y establecimientos autorizados el desembarco y primera venta de atún blanco-bonito del norte (Thunnus Alalunga) de los buques de pesca de pabellón irlandés

El precio medio del bonito ha sido de 4 euros-kilo

La presencia de pelágicos

Pese al buen balance en capturas, a lo largo de la campaña ha existido una constante preocupación por el empleo de descartes de arrastre pelágico que emplean barcos franceses e irlandeses, fundamentalmente. Por este motivo, el Gobierno vasco publicó una resolución en la que se prohibía a cofradías y establecimientos autorizados el desembarco y primera venta de atún blanco-bonito del norte (*Thunnus Alalunga*) de los buques de pesca de pabellón irlandés en los puertos de Bizkaia y Gipuzkoa «hasta que se tuviese constancia de la cuota consumida por cada embarcación de dicho pabellón».

Ante esto, la flota instó a la Comisión Europea a que tomase medidas en relación a las artes de arrastre, ante la constante aparición de descartes de especies.

Representantes del sector acusaban a los buques extranjeros de localizar los peces a través del seguimiento de las rutas que hacían los pescadores, para pescarlos incluso a menos de doce millas de la costa nacional en aguas de competencia española. En esta dirección, Garmendia de la Federación de Gipuzkoa hablaba que «nos ha sorprendido mucho que mientras que a nosotros se nos indica que hemos agotado la cuota a Irlanda se le ha permitido seguir capturando la especie, cuando cuentan con unas cuotas bajísimas». El Total Admisible de Capturas (TAC) de atún blanco-bonito del norte para la flota irlandesa al norte del paralelo 5°N en el océano Atlántico, ascendía a 2.584 toneladas. El malestar de los profesionales, por estas capturas de los arrastreros, estaba fundamentado también en que «el atún rojo es una especie sometida a planes de recuperación que debe ser protegida». Tras el cierre, los pescadores se dedicaron a la pesca de sardina. 🌊



Los conserveros han adquirido el bonito elevando su precio

Los pescadores están molestos por los descartes de los arrastreros pelágicos de Irlanda y por capturar la especie por encima de la cuota



Las descargas de túnidos han sido satisfactorias para los pescadores

Polémica entre Anabac y la Secretaría de Pesca por el cierre del rabil del Indico

La Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros (Anabac) ha mostrado su malestar con el Gobierno tras el cierre precautorio de la pesca de rabil. Y es que estos entendían que ellos tienen cuota para poder seguir capturando la especie y que están pagando por otros operadores del sector. Es tal la situación que hablan de "perjuicio económico irreparable".

Tal y como recuerda Anabac, la Comisión del Atún del Océano Índico aprobó en mayo de 2016 un plan de recuperación para la especie. Desde entonces Anabac reclamó "la necesidad de disponer de un plan de gestión sostenible y una asignación de cuotas adecuada". Sin embargo, aseguran que esta no llegó y que así no se dispuso de "medio alguno para evitar la pesca incontrolada".

Cuando llevaban "consumido el 70% de la cuota" a través de pesca olímpica, el pasado julio se acordó un reparto entre caballeros preparado por la propia Secretaría General de Pesca y que "Anabac se vio forzada a firmar". Desde entonces, indican que Pesca ha informado cada semana del estado del consumo de la cuota y que tan solo un día después de anunciar que llevaban el 82% decidieron cerrar la pesquería. "Los operadores de Anabac denuncian esta situación y exigen a Pesca que haga valer y respetar las cuotas asignadas y levante urgentemente el cierre precautorio de la pesquería de rabil [atún de aleta amarilla] a los operadores que han actuado de forma sostenible", sentencian.

Según su responsable, Juan Pablo Rodríguez, Anabac tiene la flota mayoritaria en la zona y

Los armadores entienden que tenían cuota para poder seguir capturando la especie y que están pagando por otros operadores del sector



La flota atunera verá cerrada la pesca de rabil en el Indico.

sus buques todavía tienen cuota para poder seguir faenando.

Respuesta de la Secretaría de Pesca

La secretaria general de Pesca salió al paso de las acusaciones de (Anabac) y atribuyó a esta misma asociación el incumplimiento del "pacto de caballeros" que obliga al cierre de las pesquerías del atún rabil (yellowfin) del Océano Índico.

El departamento capitaneado por Alberto López-Asenjo justifica la decisión de cerrar esta pesquería por la modalidad de pesca olímpica a partir del próximo 5 de noviembre por "las estimaciones de consumo que apuntan a un posible agotamiento de la cuota para esas fechas". Esta situación se produce por el, a su juicio, incumplimiento de la vía paralela que se había propuesto con el sector para tratar de esquivar la toma de esta drástica decisión que, finalmente, se ha visto obligada a tomar para cumplir "con los compromisos como Estado miembro de la Unión Europea".

El comunicado se producía como respuesta a la acusación de los armadores de atuneros, que criticaban a la secretaria general de Pesca de no haber "puesto, de una forma irresponsable e insostenible, medio alguno para evitar la pesca incontrolada". Según la secretaria general de Pesca, sí se habrían puesto medidas en marcha conforme se acercaba la posibilidad de ver agotada la cuota asignada para la pesca de atún en el Índico. "Dicho acuerdo entre caba-

Para la Secretaria de Pesca "existía un pacto de caballeros que facilitaba una autogestión responsable de la cuota y tristemente parece no haberse cumplido por las partes"

lleros facilitaba una autogestión responsable de la cuota y tristemente parece no haber sido cumplido por las partes", critica el organismo en el comunicado. Además, se excusa a la hora de justificar el repentino cierre de pesquerías con un mes de antelación y señala que "en ningún momento la Secretaría General de Pesca actuó de forma arbitraria ni ocultó el agotamiento de la cuota", algo que, a su juicio, corrobora el propio comunicado de Anabac.

Otro de los puntos que aborda el comunicado es el tema de los plazos. Según el departamento liderado por López-Asenjo, el cierre se anuncia con "un mes de antelación para facilitar la adaptación de las empresas a su cumplimiento y se anuncia no sin antes mantener una reunión con todo el sector durante cuatro días. 

La flota atunera española recibe los primeros certificados Atún de Pesca Responsable del mundo

Siete compañías atuneras asociadas a OPAGAC recibieron los primeros certificados AENOR Atún de Pesca Responsable que garantizan el cumplimiento de los requisitos de la norma española UNE 195006, incluyendo las mejores prácticas en materia medioambiental, socio laboral y de control.

*Texto:
Teresa Montero*

La ministra del MAPAMA, Isabel García Tejerina, ha entregado los primeros certificados de conformidad AENOR Atún de Pesca Responsable (APR) del mundo, con una validez de cinco años, a siete compañías atuneras pertenecientes a la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC). Conservas Garavilla, Grupo Calvo, Ugavi de Túnidos, Albacora, Compañía Europea de Túnidos, Nicra 7 y Sant Yago son las empresas merecedoras de tal galardón. En total suman 39 barcos.

Desde su creación, la norma APR contempla ser la base para desarrollar una norma de Comité Europeo de Normalización (CEN), que la patronal atunera desea que sirva de referente para que el mercado europeo exija estos estándares a las importaciones de atún.

La patronal atunera desea que sirvan estos estándares de referente para que el mercado europeo los exija también a los importadores de atún



El buque Monterocío, del Grupo Calvo.



Tejerina con los premiados

El certificado acredita el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Norma española UNE 195006 'Atún de pesca responsable. Buques cerqueros congeladores', que garantiza las mejores prácticas en las siguientes áreas: control de la actividad de pesca, buenas prácticas en los buques atuneros para una pesca responsable, condiciones sociales y de seguridad en el trabajo, y control marítimo y sanitario. De esta forma, la norma es la única del mundo que garantiza el cumplimiento de las mejoras prácticas en la triple vertiente socioeconómica, de control y medioambiental.

Con la entrega de los certificados, a finales de julio, "lo que hacemos es acreditar que todos estos buques cumplen con los más altos estándares que se definieron en esta Norma UNE". En definitiva, que "cumplen estos estándares de gestión responsable de la pesquería del atún", afirma la ministra. "Nuestros buques hacen las cosas más responsablemente, mejor que los demás, apostillaba.

Así pues, con la certificación Atún de Pesca Responsable (APR), las empresas armadoras garantizan a distribuidores y consumidores que el atún que comercialicen o consuman está respaldado por los mejores estándares posibles, incluso por encima de los requisitos legales actuales.

Certificación única

A modo de ejemplo, el sector pesquero español es el primero en todo el mundo que garantiza el cumplimiento, a bordo, de las condiciones laborales requeridas por la OIT en su Convenio 188 de 2007.

Según Julio Morón, director gerente de OPAGAC, "con estas certificaciones, la norma UNE Atún de Pesca Responsable (APR) adquiere una nueva dimensión, justamente un año después de su publicación, y convierte a los buques atuneros españoles en abanderados de la sostenibilidad y la responsabilidad, diferenciando sus capturas para que tanto la distribución como los consumidores puedan a través de sus acciones de compra contribuir a este compromiso compartido".

En esta misma línea se pronuncia la ministra, que reconoce "que es importante que los consumidores sepan que cuando hay una certificación UNE significa que hay un compromiso de esas empresas en la manera en la que se pesca, en la manera que se cuida a los trabajadores".



La ministra entrega el certificado AENOR Atún Pesca Responsable (APR) a Eliseo Villar, presidente de Ugavi Túnidos.



Moisés Pérez Ducloux, responsable de la Compañía Europea de Túnidos, recibe de manos de la ministra el certificado APR.

Morón, a su vez ha destacado que "tenemos el mejor sistema de control del mundo y hay que ponerlo en valor". También expuso que "pocos se preocupan de los marineros que tenemos a bordo. El éxito de esta flota es tratar bien a sus trabajadores". Recordar que es la primera certificación que incluye condiciones laborales. Todo suma. "Somos los españoles los mejores pescadores de atún del mundo y lo certificamos", apunta el director de OPAGAC.

Asimismo, la ministra también se ha referido al carácter pionero y el compromiso con la sostenibilidad y la responsabilidad de esta

flota. Añadiendo que "el sector atunero español ha entendido la importancia de aplicar medidas que refuercen y den mayor valor añadido a su actividad, en un mercado globalizado". Alaba pues la búsqueda "del valor por la vía del compromiso".

Tejerina ha destacado a su vez que esta certificación que "agrupa las mejores prácticas, conocidas y viables" garantiza el compromiso de la flota atunera con los más altos estándares de seguridad marítima, condiciones sanitarias, control de la actividad pesquera y cumplimiento de buenas prácticas.

Un compromiso que se suma a otras iniciativas puestas ya en marcha, como la firma del Código de Buenas Prácticas de la Pesca Atunera de Cerco o el Plan de Mejora de la Pesquería de Cerco de atún, para garantizar la pesca futura de esta pesquería, y que han contado con el apoyo del Gobierno a lo largo de estos últimos cinco años.

Igualdad de condiciones

La ministra ha reconocido que “es muchísimo lo que se ha avanzado en este sector. La pesca responsable es marca España, es cómo se presenta España en Europa”, remarcando que “la actividad pesquera en España se basa en un conocimiento profundo de nuestras pesquerías”.

En este sentido, ha señalado que “hacer las cosas mejor que los demás nos permitirá marcar las pautas de las políticas pesqueras”. Lo

correcto es “promover la norma en Europa y Países Terceros para una pesca en igualdad de condiciones”.

La idea y lo efectivo “es abrir camino para que el resto del mundo se sume a nuestras mejores prácticas”, expuso Tejerina, confirmando así el “apoyo de la Administración a OPAGAC para impulsar que esta Norma UNE se convierta en Norma CEN”.

En declaraciones a la prensa, la ministra reiteró esta idea deseando que “por la vía de los hechos, por la vía del ejemplo, nosotros podamos acabar impulsando que, a nivel europeo y mundial, dentro de los organismos internacionales, todo el mundo avance en la dirección que marca España, que es hacer la pesca lo más responsable posible”.

Por otra parte, Manuel Romero, director de Desarrollo de Negocio de AENOR, ha apun-

tado que “para la concesión de la certificación se ha seguido una auditoría ajustada a los requisitos de la norma. La garantía de un tercero independiente y reconocido aporta confianza en el compromiso de las empresas certificadas”.

Romero dijo sentir “una auténtica satisfacción tras un proceso largo y riguroso”. AENOR ha auditado que los buques atuneros cumplen con distintas exigencias laborales incluidas en la norma, como las condiciones contractuales para sus 1.600 tripulantes (900 de terceros países), en línea con los requisitos del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que garantizan retribuciones salariales mínimas, horas de descanso, atención médica, prevención de riesgos laborales y seguridad social de las tripulaciones. Reconoce también el derecho a la negociación colectiva. 

División en el sector atunero vasco lleva a Inpesca a dejar Anabac

La empresa vasca International Fishing Co. & Derivatives (Inpesca) se ha unido a la asociación de grandes congeladores de atún (Opagac), habiendo terminado su larga relación con la asociación Anabac. Inpesca, que tiene su sede en Bermeo y posee una flota de siete buques ha roto las relaciones que tenía con Pevasa, en la empresa conjunta Pevaeche. La pareja creó la joint venture (JV) hace unos 40 años, para vender conjuntamente sus volúmenes de pesca, obteniendo ventajas logísticas por pesca desembarca.

No obstante, Borja Soroa, gerente general de Pevasa, ha citado que el establecimiento de las cuotas de atún de aleta amarilla en el Océano Índico había sido el motivo de las diferencias entre empresas para producirse la división. “Cada compañía asistirá al mercado por separado porque nuestros modelos comerciales son diferentes y porque las cuotas introducidas para el atún aleta

amarilla han afectado mucho al modelo compartido que teníamos”, dijo Soroa. “Unos estamos más centrados en el Atlántico y otros más en el Océano Índico y esto también crea diferencias en la logística”, añadió Soroa. También dijo que “los proyectos comienzan y terminan, y el nuestro ha sido un proyecto satisfactorio para ambas partes durante muchos años, pero ahora ha concluido”, dijo Soroa. “Desde el 30 de junio atendemos a los clientes por separado”.

Hay que recordar que la cuota para la pesca de atún aleta amarilla en el Océano Índico se introdujo por primera vez este año. En julio, las empresas atuneras españolas firmaron un acuerdo de caballeros con el secretario general de pesca para tratar de conseguir un ahorro y su correcta gestión. No obstante, el día 5 de octubre, la Secretaría de Pesca ordenó el cierre preventivo de la pesquería de aleta amarilla para la flota es-

pañola desde el 5 de noviembre hasta el final del año, una decisión que la asociación nacional española de buques congeladores de atún, Anabac, calificó de “injusta” (ver página 18)

Inpesca también deja Anabac al unirse a Agac, la asociación matriz de la “organización de productores asociados de grandes congeladores de atún”, Opagac. Los miembros de Opagac incluyen un grupo de operadores de atuneros, incluido Grupo Albacora, Calvo, Ugavi, Garavilla, pero Pevasa continuará como miembro de Anabac.

Junto a ello el modelo comercial de Inpesca se centra en los volúmenes de pesca a disponer por captura, mientras que Pevasa, que fue el primero en el mundo en obtener la nueva certificación de “atún de la pesca responsable”, apoya la introducción de cuotas transferibles individuales en el sector, junto con criterios muy marcados basados en la sostenibilidad. 

¿Qué factores condicionan la visibilidad, participación e influencia de la flota de pequeña escala en los procesos de toma de decisiones?

Texto:

Arantza Murillas

– investigadora de

Gestión Pesquera Sostenible de AZTI

Fotos: AZTI

El proyecto MARE/2014/04-SI2.723886 ENHANCING SMALL SCALE FISHING SECTOR'S PARTICIPATION IN DECISION-MAKING surge como una iniciativa de la CE que pretende analizar los aspectos clave que permiten reforzar la participación e influencia de las flotas de pesca de pequeña escala en los diferentes procesos de toma de decisiones, desde el nivel más local hasta el espacio de decisión europeo. MARE se desarrolla en un consorcio coordinado por AZTI, con la participación de la Fundación Lonxanet y el grupo de pesquerías tradicionales del Comité Consultivo de Aguas Suroccidentales (CCS).

Es habitual escuchar y leer opiniones que aseguran que el sector de pequeña escala

El proyecto ha identificado un conjunto de principios para la buena gobernanza, evaluados en un conjunto de casos de estudio localizados en España, Francia y Portugal



no está bien representado y, que debido a esto su capacidad de influencia en la toma de decisiones está limitada, afectando a su capacidad para proponer y modificar medidas de gestión diferenciadas para esta flota. El proyecto MARE tiene como objetivo identificar los aspectos clave que están condicionando esta capacidad y, que no están vinculados necesariamente con una mala representación del sector.

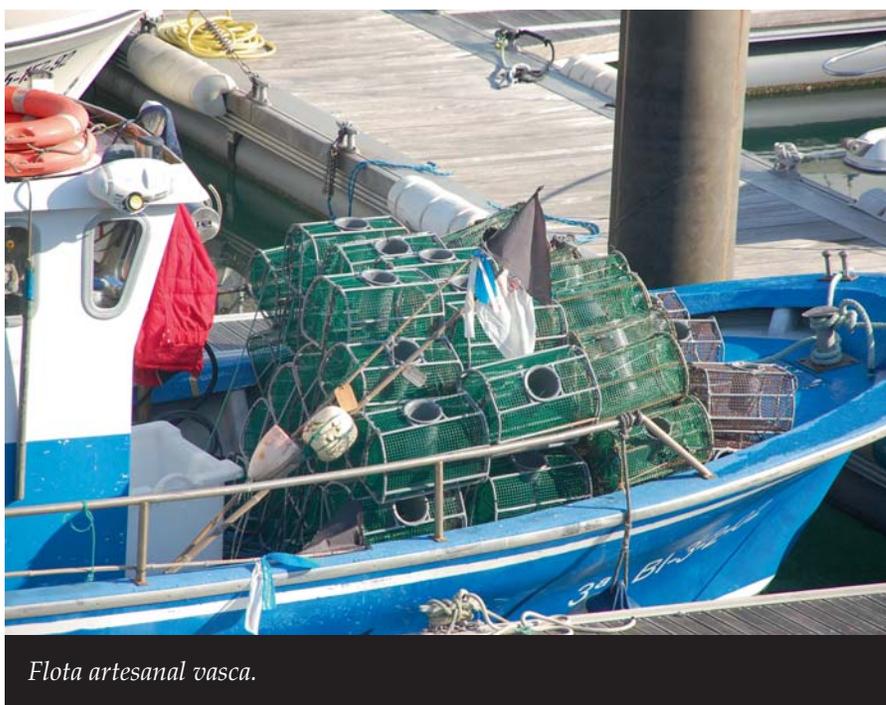
Para alcanzar este objetivo el proyecto ha identificado un conjunto de principios para la buena gobernanza, evaluados en un conjunto de casos de estudio localizados en España, Francia y Portugal, bajo el área de influencia del CCS (ICES zonas VIII, IX, y X (aguas alrededor de Azores)) y CECAF zonas 34.1.1, 34.1.2, y 34.2.0 (aguas alrededor de Madeira e Islas Canarias). La participación e influencia en los procesos de decisión (compromiso) dependerá de si se están o no satisfaciendo estos principios de buena gobernanza (ver imagen).

En relación con el Principio de Responsabilidad de los agentes implicados (pescadores, representantes de cofradías y federaciones en España, comités de pesca en Francia, asociaciones de pesca en Portugal, administraciones regionales, nacionales y europeas, ...) se analiza el modelo de gobernanza existente en los tres países y que, define la forma en que se conectan dichos agentes. Resulta muy difícil acceder a oportunidades reales para influir en las reglas de decisión, ya que actualmente dicho modelo está orientado al Gobierno, lo que implica que se establecen procesos de consulta con los diferentes agentes, pero normalmente, la Comisión Europea o las administraciones nacionales son los agentes que finalmente adoptan las decisiones últimas. El primer paso para reforzar la participación es que los decisores últimos estén dispuestos a ceder algo de poder. La rigidez de este sistema es percibida por los propios pescadores de pequeña escala generando incentivos negativos en ellos, que en mu-

En relación con el Principio de Responsabilidad se analiza el modelo de gobernanza existente entre los tres países

En muchas ocasiones se asocian con un nivel bajo de responsabilidad de éstos. Situándonos ahora en los citados procesos de consulta, la participación pasiva – asistencia y presencia en los distintos foros de decisión – de los agentes (representantes, pescadores, administración,) es elevada. Sin embargo, el problema surge en participación activa – participación que implicaría llegar a influir – , en dichos procesos de decisión (Principio de Inclusividad). Es posible constatar que el número de propuestas que se presentan en relación con la gestión de este subsector es muy bajo, y en este sentido es preciso identificar qué aspectos están actuando como factores limitantes de la proactividad de este subsector. Entre ellos, cabe mencionar que muchos de los procesos de consulta establecidos a diferentes niveles de decisión no se llevan a cabo en las mejores condiciones. Un ejemplo se encuentra en el espacio de decisión europeo en el que toma parte el grupo de pesquerías tradicionales del CCS. Con mucha frecuencia, las propuestas que llegan de la

Otro factor limitante es la transferencia de la información, la cual ofrece poder a los distintos agentes que intervienen en la representación del sector de pequeña escala



Flota artesanal vasca.

CE al CCS para que éste emita opinión son complejas y, habitualmente no se acompañan de un documento de contexto de la propuesta que podría ayudar a los agentes consultados a emitir una opinión al respecto. A nivel nacional o incluso regional, la participación de los propios pescadores en los foros de decisión es compleja, ya que, de una parte, éstos no suelen ser justamente compensados por los días de mar perdidos, y de otra, resulta difícil que los pescadores puedan participar en los foros de decisión en igualdad de condiciones. Disponer de una buena red/estructura de agentes bien conectados es una condición necesaria bien cubierta hoy en día (principio de conectividad), pero no es suficiente, ya que los agentes que intervienen en dicha red deben de tener capacidad y recursos apropiados para el desarrollo de las tareas de representación, lo que no siempre sucede. No obstante, muchas veces dicha conectividad se rompe generando múltiples procesos paralelos de representación del sector, lo que sucede en mayor medida en regiones grandes con un sector muy atomizado. Otro factor limitante de la capacidad de las organizaciones más pequeñas, aquellas que representan en exclusividad a la flota de pequeña escala, se destacan sus escasos recursos económicos lo que sin

duda lleva a que dichas organizaciones no abarquen tareas de representación en favor de otras de tipo más administrativo y de gestión de las ventas. En este punto es también interesante mencionar el problema que genera la ausencia de una definición consensuada de flota de pequeña escala. No se identifica un sector uniforme y fuerte y esto limita su poder de influencia a nivel superior al local o regional.

Otro factor limitante es la transferencia de la información, la cual ofrece poder a los distintos agentes que intervienen en la representación del sector de pequeña escala. La transferencia de información desde el nivel local (capturas, especies, ...) hacía los niveles superiores de decisión es limitada. Asimismo, la transferencia de arriba abajo (desde Europa hasta el nivel local) es aceptable cuando se refiere a temas diarios, esto es, cierres de pesquerías, gestión de cuotas, etc. Sin embargo, ésta resulta ser de limitada a nula cuando se abordan temas más globales y aparentemente más alejados del día a día, como la reforma de la Política Pesquera Común, la existencia de Comités Consultivos, etc. Hay que reforzar los procesos de transferencia de esta información para que ésta llegue hasta el nivel local. 🌊

Los recursos pesqueros del 2018 en la encrucijada

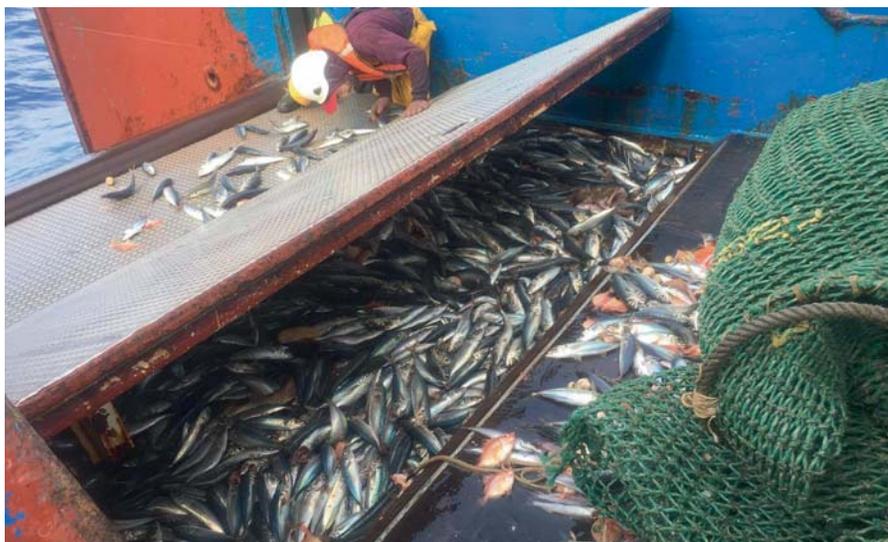
El Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) ha recomendado una reducción significativa de las capturas de caballa y de arenque en el Atlántico nororiental. Propone una reducción del 35% en la cuota de caballa, en 550.948 toneladas métricas, y un 15% en las capturas de arenque, a 546.472t. La razón principal es que ambas poblaciones están "demasiado deterioradas", según el Instituto de Investigación Marina (IMR) de Noruega.

La evaluación de las poblaciones de caballa se basó en dos tipos de datos: datos relacionados con la pesca de la industria pesquera y datos propios de investigadores marinos.

Los datos mostraron una disminución general en las poblaciones de caballa para las subáreas 1-8 y 14 y la división 9.a, lo que resultó en un asesoramiento de cuotas mucho menor, dijo Geir Huse, director de investigación de IMR.

La nueva metodología de medición de existencias también ha jugado un papel en los resultados más bajos, agregó. "La pesca es la razón principal de la disminución de la población, junto con un reclutamiento un poco menor en los últimos tres años. Nuestro consejo se basa en un principio de precaución, y garantizará a largo plazo la retirada de la caballa".

Mientras tanto, el asesoramiento sobre el bacaladilla es un aumento de las cuotas del 3%, a 1,39 millones de toneladas métricas. La UE, las Islas Feroe, Islandia y Noruega tendrán que acordar su estrategia de gestión, por lo general la fijan un poco más que el consejo del CIEM. En el caso del jurel, capturado en el Atlántico nororiental, el CIEM recomienda rebajar la cuota de 69.186 t en 2017 a 117.070 t en 2018. Esto puede ser un aumento significativo, pero la tendencia en las capturas recomendadas en la región sigue siendo a la baja; en los últimos diez años las cuotas se han fijado en torno a 180.000-190.000t.



Reunión en Madrid

Los científicos de Iccat están a favor del incremento de la cuota de atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo que supondría pasar de las 23.655 toneladas en 2017 a 36.000 toneladas en 2020 en tres etapas, cerca de un 36% en ese periodo. Esto es lo que ha propuesto el Comité Científico de ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico), celebrada en Madrid del 2 al 6 de octubre. No obstante, las ONGs no están de acuerdo y se oponen al incremento.

Después de diez años de implantarse el plan de recuperación de atún rojo, los pescadores aprecian claramente el buen estado de la especie

Después de diez años de implantarse el plan de recuperación de atún rojo, los pescadores aprecian claramente una recuperación patente de la especie, confirmado por la evaluación de poblaciones publicada a finales de septiembre. Así se establecen una serie de escenarios, no exentos de incertidumbre debido a la falta de solidez de los datos. Así pues, la propuesta del Comité, cuya versión oficial se publicará de forma inminente, abre la puerta a interpretaciones contrastadas entre pescadores y ONG. "Los resultados muestran que esta especie ahora está en una situación biológica óptima y que se van a cumplir los objetivos de gestión dentro de la CICAA," dice el Comité Nacional para la pesca de Francia (CNPMM). Así, se observa que la población se encuentra en uno de sus niveles más altos, con lo que se sugiere que el aumento propuesto permitiría operar a rendimiento máximo sostenible (RMS). "Estos resultados no son sorprendentes porque los pescadores ven año tras año una presencia de más y más de esta especie a lo largo de la costa metropolitana", comentó Gérard Romiti, presidente de CNPMM.

Propone una reducción del 35% en la cuota de caballa, en 550.948 toneladas, y un 15% en las capturas de arenque, a 546.472



Mensaje confuso

Las ONG no entienden esta propuesta de incremento "La acción está basada consistente en el plan de recuperación, pero los científicos aún no están seguros de que se restablezca", observa Alessandro Buzzi, del WWF. El aumento de 36 000 toneladas no se justifica en los resultados de las evaluaciones de poblaciones y el criterio de precaución, se lamenta Amanda Nickson, quien también dijo que "si los direc-

tores de comisiones siguen estas recomendaciones, podrían poner en peligro la recuperación a largo plazo del atún rojo del Atlántico" Sugiere que los responsables de Iccat limiten el aumento a 28 000 toneladas, cuota en la que el stock debería seguir creciendo.

La última decisión se tomará el 22 de noviembre, al término de la 25ª reunión or-

dinaria de la Comisión en Marrakech. Se repite así la misma situación que en 2014 cuando el Iccat elevó la cuota en un 20% anual en tres años. "Esta nueva oposición entre la pesca y las ONG, mientras que la población está en buena situación, es perjudicial. Ya es hora que el atún rojo vuelva a nuestros platos", desean los pescadores. Esta confusión no ayuda. 🌊



Cadenas para la pesca

www.THIELE.de



www.katiak.com

Pies de Gallo



El Ministerio limitará la captura de sardina a partir de enero

El Ministerio limitará la captura de sardina a partir de enero para paliar la difícil situación de la especie, según ha hecho ver el secretario general de Pesca del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, Alberto López-Asenjo, en Gijón debido a que "será absolutamente necesario establecer medidas concretas para recuperar la sardina" a partir de enero de 2018, estableciendo cupos "lo suficientemente adaptados para abastecer y llevar al mercado una cantidad de que alcance un valor y que permite la dignificación de la actividad".

Así ha indicado que hay que esperar a conocer las propuestas definitivas y

analizarla, pero "lógicamente habrá que establecer distintas medidas que en función de la gravedad del problema serán más o menos restrictivas". Según Asenjo, "está claro que el modelo de pesca libre debemos ir abandonándolo e ir hacia un modelo de gestión o autogestión de cuota semanal, o diaria, como ya se viene produciendo en muchos casos demostrándose además que son modelos positivos", ha dicho López-Asenjo, que se ha referido al ejemplo de la Xunta de Galicia que estableció para la sardina del cantábrico cupos semanales de 3.000 kilos.

Ha añadido que todo el sector es consciente de la difícil situación que atra-

viesa la sardina por lo que ha considerado que "todos entenderán que se tomen las medidas con urgencia para que sean aplicables a partir del uno de enero". En el caso del bonito, el secretario de Pesca ha indicado que "las proyecciones son bastante más favorables" por lo que les gustaría conseguir incrementos de cuota sustanciales pero también hay que atender las recomendaciones y los dictámenes científicos. En este sentido ha manifestado que al igual que se solicita siempre que las reducciones de cuota sean graduales y progresivas, los incrementos también deberán ser así porque "hay que ser coherentes y consecuentes".

El Consejo no toma ninguna medida con la anguila

El Consejo de Ministros Europeos de Pesca, reunido en Luxemburgo el lunes 9 de octubre, no tomó ninguna decisión sobre la anguila. Según los acuerdos, "las medidas se discutirán posteriormente a escala europea". Las negociaciones, largas y difíciles, terminaron a última hora de la tarde con el establecimiento de cuotas de 2018 para el Mar Báltico. Así, se establece un aumento del arenque central (+ 20%, menos que el propuesto + 25%) y espadín (+ 1%). Se mantiene estable el bacalao occidental, según lo propuesto por la Comisión Europea. En el lado negativo: el arenque,

según zonas (-7%, -40% y -39%, ligeramente limitante para estas reducciones según lo propuesto por el Comité de -50% y -54%), el salmón del Golfo de Finlandia (-5% según lo propuesto), bacalao oriental (-8%, lejos del -28% propuesto) y pliegues (-10% en lugar de -20%). El Consejo también ha renovado las medidas de gestión del bacalao en 2018, con períodos cerrados con excepciones para la pesca costera de pequeña escala y la pesca recreativa limitada).

Fue un poco "cuadratura del círculo", informa Presidente, estonio Delgado Kiis-

ler, diciendo que el resultado "de acuerdo con los objetivos de la PPC, el plan plurianual para el Báltico y el asesoramiento científico. El acuerdo final combina la sostenibilidad económica y ambiental. Los ministros establecen una vez más los límites de captura en niveles más altos que los recomendados por los científicos, sin proporcionar ninguna justificación para sus decisiones", decía Andrew Clayton de la asociación ecologista Pew que mostró su preocupación por la situación de las poblaciones clave de bacalao y solla que "podrían ser sobreexplotadas".

“Máxima durabilidad a menor coste”



Instalaciones de fluidos para la industria

- ACS y AFS
- Calefacción por radiadores
- Climatización (FAN COILS)
- Conducciones de agua en ambientes salinos (buques, cocederos,..)
- Aplicaciones industriales (redes de aire comprimido, redes de vacío, instalaciones de refrigeración por agua...)

Representantes de las autonomías y del sector muestran diferencias sobre las cuotas del atún rojo

En una reunión para estudiar su reparto a partir de 2018, se mostraron opiniones muy divergentes, en la ampliación de cuota a la flota canaria y a la flota artesanal

*Textos y fotos:
Francesc Callau*

El debate sobre la aplicación de cambios en los criterios de reparto de la cuota de capturas del atún rojo en el estado español vuelve a estar encima de la mesa. A mitades del mes de julio, el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio ambiente se reunió con los representantes regionales y también del sector, para conocer su opinión.

En este sentido, hay que recordar que tanto la flota canaria, como la flota artesanal, han pedido que se abra la cuota actual y se les permita, a unos incrementar la cantidad de atunes que pueden pescar actualmente y a los otros, dejar de contemplar la pesquería como accidental y a la vez, poder lograr una parte de la cuota.

En el horizonte está la reunión anual de la IC-CAT que tendrá lugar en noviembre en Marrakech (Marruecos), donde se prevé que el organismo que gestiona los stocks de atún rojo en el ámbito mundial, pueda autorizar un incremento del 20% de la cuota actual.

La Administración intenta consensuar una postura de cara a la futura gestión de la pesquería porque acaba el plan de recuperación de IC-

España es el país europeo que más atún rojo extrae, con 4.244 toneladas, repartidas entre 386 barcos o almadrabas



El debate sobre la aplicación de cambios en los criterios de reparto de la cuota de capturas del atún rojo genera diferencias

CAT -vigente desde 2008-, que implicó restricciones y contribuyó al hecho que ahora el caladero esté en buena situación.

Las posiciones sobre cómo tiene que distribuirse la cuota nacional y cualquier incremento son muy divergentes. Andalucía ha solicitado prioridad para los profesionales que pescaban en 2008, dedicados el atún como especie principal, que sufrieron "más recortes" para garantizar su recuperación, tales como las almadrabas, la flota de cebo del Cantábrico o vasca, el palangre y el cerco del Mediterráneo.

Por el contrario, Canarias ha pedido un nuevo reparto que favorezca más a los 250 barcos del archipiélago que capturan la especie y que tenga en cuenta aspectos ambientales y socioeconómicos, y rechaza los criterios históricos. Y el gobierno catalán, pide que la cuota accidental a la cual tienen acceso 200 embarcaciones catalanas, deje de entenderse como tal y pase a ser una cuota consolidada y con más capacidad de captura.

En este sentido, el Grupo Balfegó, que agrupa 4 de los seis barcos atuneros de la flota del cerco mediterráneo, no quiere oír hablar de ningún nuevo reparto de la cuota, al menos, hasta que las capturas permitidas no lleguen a los niveles de 2008, cuando se pusieron en marcha las restricciones a partir de la aplicación del plan de recuperación de la especie.

Balfegó en palabras de su director Juan Serrano, recuerda que, "en primer lugar, hay que poder cambiar la orden ministerial que ahora regula los criterios de reparto. En cuanto al interés creciente para que la flota canaria pueda acceder a una parte más grande de la cuota obedece a perspectivas políticas motivadas por el apoyo de Coalición Canaria al gobierno del PP en minoría en el gobierno español. En cuanto a la introducción de la pesca artesanal a las cuotas, Balfegó entiende que se tendría que delimitar de manera clara lo que se considera pesca artesanal, dado que las intenciones tanto del gobierno catalán, como del gobierno andaluz, si finalmente se considera

Balfegó, que agrupa 4 de los seis barcos atuneros de la flota del cerco mediterráneo, no quiere oír hablar de ningún nuevo reparto de la cuota



esta posibilidad, es la de dar cuota a 200 y 400 embarcaciones respectivamente".

Por su parte, el otro grupo atunero con base a la Almendra, el Grupo Fuentes e Hijos, explicaba en voz de Carme Brull, que, "primero tenemos que saber lo que dice el Comité Científico y después saber concretamente qué ampliación habrá por parte de ICCAT y a partir de aquí ver qué propuesta nos hará la administración española. Desde el 2008 las flotas incluidas en el censo hemos sufrido restricciones y medidas de control muy duras y hemos ayudado a recuperar el stock. Entendemos que se tiene que dar prioridad a las flo-

tas que hemos hecho todo esto. A partir de aquí, sabemos que tendremos que llegar a un acuerdo para favorecer a los que ahora no están, pero sin perjudicar los que hemos hecho el esfuerzo".

La representante del Grupo Fuentes e Hijos, quiso recordar a la Federación de Cofradías de Pescadores de Tarragona, que tres de las barcas atuneras del sector del cerco-Nuevo Elorz, Nueva Panchilleta y Leonardo Brull II, pertenecen también a la Federación y colaboran activamente con la cofradía local y que ya es hora de que se empiecen a defender sus intereses, en referencia a las críticas sobre el monopolio del atún, que hizo el presidente de esta entidad, refiriéndose a la flota atunera.

La Cofradía de Pescadores de l'Ametlla de Mar es clara en su planteamiento. El presidente Miquel Brull, explica que, "nosotros no vamos en contra de nadie, más bien el contrario. Nos parece bien que si finalmente se incrementan las capturas, los atuneros puedan tener también una ampliación de la cuota. Ahora bien, también queremos que aquellos sectores que han pescado toda la vida atún, incluso antes que las barcas que las pescan ahora, también puedan acceder a la cuota. Más artesanal que pescar con un anzuelo no hay nada y esto es lo que hacen las barcas de las artes menores. Nos da la risa cuando oímos que para poder pescar y vender un atún de manera artesanal, tenemos que traer a la lonja 19 bonitos. Una pesca dirigida y controlada y las artes menores podrían hacer una veda, mientras se dedican al atún".

España es el país europeo que más atún rojo extrae, con 4.244 toneladas, repartidas entre 386 barcos o almadrabas. El cerco catalán y las almadrabas andaluzas aprovechan la mayor parte del contingente. Otras embarcaciones almerienses, Canarias, País Vasco o el palangre del Mediterráneo también tienen contingente para capturar. 

**¡Alcance sorprendente!
¡Extraordinaria eficiencia!**

FURUNO

Detección y seguimiento continuo del pescado

Sonar de Color con Exploración en Círculo Completo

Modelo FSV-25

¡ Desde muy largas distancias ...
hasta la largada !

Asociaciones y cofradías andaluzas confían en que Bruselas acepte sus aportaciones al plan de gestión para el Mediterráneo

Los intereses y propuestas del sector pesquero andaluz están ya sobre la mesa de la Comisión Europea. Se trata de un documento de carácter estatal que recoge las aportaciones de los pescadores andaluces de cara a la próxima modificación del plan de gestión para aguas mediterráneas. Es un caladero en crisis y sometido a múltiples restricciones pero el sector espera que Bruselas valore los esfuerzos y la singularidad de esta pesquería.

*Texto y fotos:
Juan Manuel Moreno*

El verano de 2017 ha sido muy intenso para los intereses de los pescadores andaluces que faenan en aguas mediterráneas. Durante más de un año se vienen produciendo distintos encuentros y reuniones entre representantes de asociaciones y cofradías, administración andaluza y gobierno central. Un proceso aún pendiente de la intervención de la Comisión Europea y de la orden ministerial que finalmente regule la pesca de la zona GSA-1, que atañe a los intereses pesqueros de Andalucía y Murcia en el Mediterráneo.

A finales de agosto el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (Mapama) aceptaba las reivindicaciones del sector y la Junta de Andalucía sobre la gestión sostenible de estas aguas. Unas medidas que se incluyen en el documento "Especies Objetivo y Medidas de Gestión para las pesquerías de Arrastre de Fondo, Cerco y Artes Menores de la zona GSA-1 del Mediterráneo", que el propio Rodrigo Sánchez Haro, actual consejero andaluz de Pesca, tuvo ocasión de entregar en mano el pasado 18 de septiembre en Madrid al comisario europeo de Medio Ambiente, Asuntos Marítimos y Pesca, Karmenu Vella.



Para Faape, “Andalucía es la única comunidad autónoma que ha cumplido con los Planes de Pesca”

Este texto recoge una serie de medidas que atienden a las singularidades de la pesca andaluza en el caladero mediterráneo, que han sido consensuadas primero con la administración andaluza y, posteriormente, con el ministerio. Desde el sector destacan su participación y actitud proactiva como un ejercicio de compromiso para la recuperación del caladero. Europa Azul ha dialogado con los presidentes de Faape y Facope, quienes se muestran optimistas de cara a la reacción de la Comisión Europea y esperan que se respeten sus propuestas en la próxima modificación de la regulación.

Se analizan medidas como vedas temporales, vedas en zona de alevinaje, regulación de la pesca deportiva, en zonas de arrecife y en franjas costeras

DATOS DE LA FLOTA ANDALUZA EN EL MEDITERRÁNEO

PUERTO	ARRASTRE	CERCO	ARTE MENOR (no marisquero)
TARIFA			60
LA LÍNEA			14
ALGECIRAS		6	26
ESTEPONA	13	19	44
MARBELLA	7	18	24
FUENGIROLA	17	12	28
MÁLAGA		5	17
VÉLEZ-MÁLAGA	16	39	44
MOTRIL	26	6	13
ADRA	4	33	18
ROQUETAS		12	18
ALMERÍA	34	36	76
CARBONERAS	2	18	9
GARRUCHA	7	1	13
Total	126	205	404

El presidente de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (Faape), Pedro Maza, apunta que son “conscientes de la difícil situación en la que se encuentra el caladero mediterráneo, pero entendemos que de algo tiene que valer que Andalucía es la única comunidad autónoma que ha cumplido con creces los planes de pesca en vigor durante los últimos años”. “Esto hay que tenerlo muy en cuenta para esta modificación en el caldero mediterráneo pero también para cualquier otro ajuste”, añade. Igualmente, Maza califica de “muy positivo” el proceso de diálogo con la administración y se muestra “confiado” en la influencia de la propuesta española en la decisión de la Comisión. “Han sido muchos meses de diálogo y trabajo con la Junta bajo la coordinación de su directora general de Pesca (Marga Pérez), que han desembocado en un consenso interesante para el sector y para el caladero” afirma Pedro Maza.

Por su parte, el presidente de la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores (Facope), Manuel Fernández, coincide en la valoración positiva del prolongado trabajo de diálogo con la administración, cuyos resultados deben culminarse en la futura orden ministerial, según ha indicado a Europa Azul. “Llevamos más de un año trabajando el tema con aportaciones de la

Junta y con mucha participación de los pescadores y, dentro de las difíciles circunstancias por los planes de recuperación, el sector lo ha encajado de la mejor manera”. En este contexto, Fernández añade que están “satisfechos” del documento final que España ha enviado a Europa, “la verdad es que el sector está confiado en que la Unión Europea responda a nuestras peticiones y premie nuestra participación activa, considero que hemos aprovechado esa opción de participar y esperamos su visto bueno” asevera el representante de las cofradías andaluzas.

Planteamiento de Andalucía ante la modificación de la regulación para el Mediterráneo

Entre las propuestas realizadas desde el sector pesquero andaluz y la administración regional, recogidas por el Mapama y previamente remitidas a la región de Murcia y al Consejo Consultivo Regional para el Mediterráneo (órgano asesor de la Unión Europea), destacan medidas como vedas temporales, vedas en zonas de alevinaje, la regulación de la pesca deportiva, mejoras en zonas de arrecifes y franja costera o la realización de estudios científicos, tanto para establecer áreas de desove como para analizar el impacto socioeconómico de estos espacios.

Para la modalidad de arrastre de fondo se propone limitar el esfuerzo pesquero a un máximo de 210 días al año, manteniendo las excepciones vigentes y estableciendo una veda en junio sobre fondos inferiores a 60 metros en la provincia de Almería. Además, se introduce el uso de mallas de red de mayor grosor, con torzal de cinco milímetros, y se incluye una reducción de horario en los meses de enero, febrero y marzo para la provincia de Almería.

En cuanto a la modalidad de cerco con jareta se propone establecer un tope de capturas para la sardina de 4.500 kilogramos por día y barco, lo cual supondría una reducción del 10% con respecto a la situación actual. Para esta pesquería se solicita también incluir el “pescado de paso” entre las especies autorizadas, además de añadir algunas reducciones del tiempo de pesca durante algunos meses del año según provincia y modalidad.

El texto final que la delegación española expone a la Comisión Europea recoge las singularidades de la pesquería andaluza, si bien, esto no fue así inicialmente. Entre los aspectos principales logrados tras la fase de negociación y señalados como “líneas rojas” por la administración andaluza, destacan dos: permitir que la flota de cerco realice dos descargas diarias de sus cap-

En el Mediterráneo andaluz, las capturas han descendido desde las 19.700 toneladas del 2015 a las 15.000 del año pasado



turas como se ha hecho históricamente y eliminar la división entre marisco y pescado, ya que las embarcaciones andaluzas del caladero mediterráneo se dedican indistintamente a la pesquería de ambas. La parte andaluza exigía que esta pesquería se reconociera como una única modalidad y que solo exista un tipo de bolsa de trabajo. Estos dos hitos fueron aceptados por el Mapama a final del mes de agosto e incorporados a la propuesta española.

“La pesca en el caladero mediterráneo andaluz es muy peculiar porque está muy influida por el tiempo y otras condiciones, que influyen al decidir qué pescar cada día, por eso pedimos que solo exista una modalidad pesquera”, nos explica Fernández sobre la distinción entre marisco y pescado. El presidente de Facope también celebra que el ministerio haya aceptado igualmente la doble descarga en la flota de cerco: “Es otra de nuestras singularidades, la pesca de cerco en este caladero venía haciendo dos descargas máximas diarias por razones de proximidad a los puertos y por cuestiones de medidas y tamaños en los buques”. Tanto el sector como la administración andaluza coinciden al señalar que, en este sentido, lo importante es el tope de capturas fijado en 4.500 kilogramos por barco y día, y no el número de veces que se desembarca.

Hay que recordar que las capturas en el Mediterráneo andaluz bajaron de las 19.700 toneladas de 2015 a las 15.000 del año pasado. Su volumen de negocio, asimismo, descendió en 6,7 millones de euros. Además, durante este verano la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural ha dedicado 3,7 millones de euros –financiados al 50% por fondos europeos y autonómicos– para reducir el esfuerzo pesquero de la flota de artes menores en la modalidad de rastros o dragas mecanizadas del litoral mediterráneo. En Andalucía hay 232 buques de esta modalidad que emplean a 500 tripulantes. Con estas compensaciones por desgazar embarcaciones también se pretende equilibrar el esfuerzo de pesca con los recursos marisqueros.

En este marco, el documento presentado desde Andalucía pretende mejorar la gestión de la pesca de manera sostenible y considerando las características particulares de zonas concretas. Se trata de un objetivo que coincide con uno de los pilares de la Reforma Política Pesquera Común y de lo acordado en el mes de marzo en la Declaración de Malta, es decir, la triple sostenibilidad en términos económicos, sociales y ambientales.

En este sentido, Manuel Fernández expresaba a Europa Azul la intención de

aproximarse al rendimiento máximo sostenible pero sin olvidar la cuestión socioeconómica. “La recuperación del caladero tiene que ser paralela a la situación social, si por tener los caladeros ricos en peces nos cargamos a los pescadores no puede ser, debe ser algo compatible y parejo y contamos con que en tres o cinco años empecemos a rodar notablemente” afirmaba.

De manera similar, Pedro Maza declara que “se trata de hallar un equilibrio entre la flota y los recursos disponibles”. De cara a la actuación de la Comisión Europea y la futura orden ministerial, el presidente de los armadores andaluces señala como clave “que exista una diferenciación y se tengan en cuenta la responsabilidad y los esfuerzos hechos desde Andalucía, donde este caladero tiene sus peculiaridades”.

La flota andaluza del Mediterráneo está compuesta por 735 barcos repartidos en 14 puertos, en su mayoría de artes menores (404), seguido del cerco (205) y arrastre de fondo (126). Se trata de un sector que da empleo directo a cerca de 3.000 trabajadores y crea otros 4.500 empleos indirectos, y que tiene como especies más representativas la merluza, el salmonete, el jurel y la sardina. 

Hildegunn Fure, directora de Seafood from Norway España “Cambiamos nuestra imagen corporativa para seguir siendo líderes en un mercado cada día más global”



Hildegunn Fure
Directora de Seafood from
Norway España

El Consejo de Productos del Mar de Noruega ahora es Seafood from Norway. Una nueva imagen que responde a la necesidad de posicionar los pescados y mariscos noruegos en un mundo globalizado.

¿Qué es lo que ha cambiado?

Hildegunn Fure: 2017 ha sido para nosotros un año de innovaciones importantes. A lo largo de este ejercicio, hemos implantado en todo el mundo nuestra nueva imagen corporativa. Se trata de una revolución para nosotros, ya que se aplica en todos los elementos que ven los ciudadanos. Desde nuestras páginas webs o los perfiles sociales o las firmas de nuestros correos electrónicos. Se trata de una renovación integral y profunda de toda nuestra identidad empresarial.

¿Qué ha llevado al Consejo de Productos del Mar de Noruega a realizar este cambio?

Hildegunn Fure: A lo largo de sus tres décadas de historia, el Consejo ha desarrollado una intensa actividad para ser la imagen de los hombres y mujeres que trabajan produciendo los mejores pescados y mariscos del mundo, en los diferentes mercados en los que éstos se encuentran. Nuestro salmón se puede

encontrar en más de 100 países diferentes, de la misma forma que aquí lo compran ciudadanos de un sinnúmero de nacionalidades. Hemos ampliado nuestra perspectiva para poder englobar a todos.

¿Qué hay detrás de Seafood from Norway?

Hildegunn Fure: Pone un énfasis muy especial en aquello que hace diferentes y únicos a nuestros productos: vienen de Noruega. Ese es uno de los pilares de nuestra nueva comunicación: compartir con los consumidores de todo el mundo cómo es el origen de los productos que tiene a su alcance en el punto de venta.

¿Qué esperan conseguir con esta nueva imagen?

Hildegunn Fure: Como se puede ver en nuestros nuevos spots, aunque a algunos les pueda parecer increíble, allí vive gente... porque es uno de los mejores lugares del globo para pescar y criar pescados y mariscos.



Imagen spots

Estamos muy orgullosos de ser referente en producción y calidad. Ser de Noruega es más que un origen. La lucha por la excelencia gastronómica, la seguridad y la sostenibilidad están en nuestro ADN. Nuestra nueva imagen nace para hacer más accesible esta filosofía a los consumidores de todo el mundo.

Síguenos en:
mardenoruega.es



CONSEJOS DE PRODUCTOS DEL MAR DE NORUEGA

Torre Europa

Paseo de la castellana, 95, Planta 13, Módulo A

28046 MADRID

Tel.: +34 91 344 17 88

NORWAY
SEAFOOD
FRN

Los mariscadores del Delta del Ebro culpan a los arroceros de sus males

Texto: Francesc Callau

Miquel Carles, presidente de la Federación de Productores de Moluscos del Delta del Ebro (FEPROMODEL), ha acusado directamente al sector arrocero del Delta del Ebro, de ser uno de los causantes más importantes de los problemas de reproducción del marisco, en las bahías del Delta del Ebro.

El presidente de los productores de moluscos afirmó que, "un sector que vive de ayudas, se está cargando un sector sostenible y no puede ser que se nos haga desaparecer". Y puso como ejemplo las desembocaduras de los ríos Guadiana y Guadalquivir donde conviven el cultivo de marisco y de arroz.

Según Carles, "en la bahía del Fangar, desde que se llevan a cabo los tratamientos en contra del caracol manzana, la reproducción del marisco no existe. Los tóxicos que bajan, dejan residuos y una cosa tan sensible como las larvas, no se reproduce. El marisco se reproduce los meses de mayo y junio que es cuando más tratamientos hay en la agricultura. Afecta al fitoplancton que es el que filtran los bivalvos para alimentarse".

Miquel Carles se pregunta, "porque la administración mira hacia otro lado?, porque no se nos tiene en cuenta a nosotros que somos sostenibles y que no vivimos de ayudas?, hemos creado una marca como Marisco del Delta del Ebro y nos ha tocado cortar la comercialización porque el marisco no tiene suficiente calidad".

Según Carles, antes, por los Canales bajaban sedimentos y se cerraba dos meses al año, y considera un atentado ecológico que ahora, por los intereses de los agricultores, se cierran entre cinco y seis meses al año.

Carles hizo estas declaraciones a raíz de la de los resultados de un estudio científico sobre cómo afecta la circulación del agua a la producción acuícola de la Bahía del Fangar. Este estudio ha sido encargado al IRTA de Sant Carles de la Ràpita y el Centro Inter-



nacional de Investigación de los Recursos Costeros (CIIRC) por el Departamento de Agricultura a instancia de la Dirección general de Pesca (DGPAM), con el apoyo del Fondo Europeo Marítimo Pesquero (FEMP).

Este trabajo es la continuación del que ya se presentó el pasado 8 de marzo de 2017, "Análisis de la circulación y renovación del agua a la Bahía del Fangar bajo condiciones presentes y futuras. Implicaciones para la gestión".

A raíz de aquel estudio, la DGPAM trabajó con sus autores para diseñar una serie de actuaciones que permitieran llegar a lograr la implementación de un seguimiento en profundidad de la Bahía del Fangar, que diera herramientas para mejorar la gestión sostenible de las actividades acuícolas y pesqueras de aquella Bahía. Como resultado de estas actuaciones se encargó el trabajo, así como un segundo estudio, que se presentará a primeros del año siguiente.

Todas estas actuaciones forman parte del modelo de cogestión adaptativa de las bahías del delta del Ebro que se está impulsando desde la Dirección general de Pesca y Asuntos Marítimos con objeto de recuperar la producción acuícola de estas bahías, que en los últimos años ha sufrido una disminución en las capturas de la pesca y el marisqueo, así como en el rendimiento de la producción de moluscos. 

ROPA DE PESCA-BOTAS PU



LA MEJOR PROTECCIÓN
PARA EL MARINERO

"MÁS DE
40 AÑOS DE
EXPERIENCIA"

PANTALONES - CHAQUETAS - PESCADORAS - DELANTALES - BOTAS

BEKINA[®]
BOOTS

THERMOLITE
-50°C

LABORAL AL-MAR
www.laboralalmar.com

CAMINO ERIETE,
PARCELA 14, NAVE 4
31190 PATERNAIN
[NAVARRA] ESPAÑA

TELÉFONO
+34 948 353 140
FAX
+34 948 353 140

EMAIL
laboralalmar@laboralalmar.com
NEW WEB
www.laboralalmar.com

El cambio climático repercute en las pesquerías



No hay ningún estudio de las repercusiones del cambio climático en las pesquerías. El cambio climático está produciendo el desplazamiento de muchas pesquerías, admitió el secretario general de Pesca, Alberto López-Asenjo, que reconoció que esos movimientos, la «tropicalización de las especies», en términos de Pinnegar, van a «exigir también adaptar incluso nuestros sistemas de división de la pesca extractiva». Un dato importante es la pérdida del 16 % de la producción primaria del Cantábrico que se vaticinan para dentro de medio siglo los estudios citados en su ponencia por Guillem Chust, investigador de AZTI sobre cambio climático y ecosistemas marinos, es, a su juicio, una previsión «que se hace en base a escenarios y proyecciones» sobre los que planea un alto grado de incertidumbre.

Menos dudas hay sobre otras constataciones, como que la caballa desova 15 kilómetros más al norte, que el bonito del norte está desplazándose hacia el polo y la migración ya se ha adelantado casi dos semanas, que las larvas de anguila ya no llegan en la cantidad que hace años a los ríos europeos... Se libra la anchoa, que abunda, ha expandido su área y hasta sus puestas son de mayor densidad. Pero «aunque la flota española es una de las más importantes de Europa, no hay ningún estudio público sobre la forma en que el cambio climático impactará en ella», criticó Guillem Chust.

No fue el único reproche que se escuchó en la sede de Afundación en Vigo. La de la lentitud con la que se está haciendo frente al fe-

Se vaticina la pérdida del 16 % de la producción primaria del Cantábrico para dentro de medio siglo



El cambio climático está produciendo la desaparición de especies con lo que es obligado adoptar una serie de medidas de protección como las que se realizan en el Ártico

nómeno fue una crítica recurrente. «Los cambios no esperan», espoleó Darío Alvites, director del Comité de Consumo Humano de la Sociedad Nacional de Industrias de Perú, que reprendió a los poderes públicos por no asumir un papel más activo que el de «esperar a que las instancias superiores» muevan ficha y a «consensos multilaterales». La rápida evolución de los acontecimientos requiere más agilidad, respuestas rápidas, incluso por adelantado y, sobre todo, «nuevas normas para redistribuir los derechos de acceso», un marco más flexible, planteó. Poul Dengbol, experto en gestión pesquera y desarrollo de la comunidad costera de la Universidad de Aalborg (Dinamarca).

Las choke species

Por su parte Ernesto Penas habló del cóctel explosivo que las choke species (especies de estrangulamiento, esas que amenazan con paralizar la pesquería por la escasa cuota de la que se dispone), la inminente entrada en vigor de la prohibición de los descartes, el desplazamiento de las especies y la rigidez de la estabilidad relativa, conforman. Y eso sin contar con los cambios en los derechos de pesca que se

derivarán del brexit. «Va a estallar», dijo el asesor principal de la política pesquera común de la DG Mare, que insistió, eso sí, en que no está sobre la mesa modificar esa clave de reparto que se fijó hace 30 años y que ahora debe conjugarse con un mapa de capturas que nada tiene que ver con el que había hace tres décadas. «Hay un desajuste mayor entre el sistema de gestión y la realidad de la industria pesquera» que se tendrá que poner sobre la mesa.

Y aunque, de momento, la Comisión se hace la sueca, en algún momento habrá que estudiar cómo adaptar ese marco. «No se puede gestionar un mundo cambiante con un instrumento que lleva fijo 30 años».

Penas puso también el acento en que ha habido una recuperación de los stocks. No en el Mediterráneo, que está fatal, pero sí en la banda del Atlántico. Pero ocurre que, a la par que ha ido aumentando la biomasa, se ha producido un retroceso en las capturas. Así, según dijo, en el 2014 se pescó el 82 % del total admisible de capturas (TAC), pero un año después ese gasto bajó al 77 % y el año pasado solo se aprovecharon el 73 % de los recursos disponibles. «¿Eso es un buen resultado?». Pregunta retórica huelga decir.

Bueno para los cefalópodos, regular para los atunes y malo para el mejillón, entre las repercusiones generadas

Oportunidades

Ahora bien, no todo es malo en el cambio climático. También se ven oportunidades. Es más, hay quien, dejando aparte las situaciones locales, apunta que solo situándose en el peor de los escenarios aparece una caída del 30 % en las capturas globales. Y eso a pesar de que casi el 50 % de las especies dejarán su zona actual para moverse a otras. Lo dijo Steve Gaines, profesor decano de Gestión Pesquera y Ciencia Medioambiental de la Universidad de Santa Bárbara, en EE.UU., que se colocó en los escenarios de no hacer nada ante la nueva situación o el de adaptarse y aplicar una gestión flexible. Por ello, hay margen más que suficiente para adaptar las políticas de gestión para afrontar el cambio climático. Galicia aporta su grano de arena con una estrategia y abriendo a socios su proyecto Climefish

Bueno para los cefalópodos, regular para los atunes y malo para el mejillón. Son algunas de las pincladas del futuro pesquero que deja in-



Simulación de cómo se vería afectada la ciudad de Benidorm por la subida del nivel del mar en el año 2100

cluir el cambio climático, sobre el que hay más corazonadas que certezas. En la constatación y búsqueda de afirmaciones categóricas, Galicia también está aportando su importante. Así lo dijo la conselleira de Pesca, Rosa Quintana, en la inauguración del Congreso.

Un aporte que viene, por un lado, de esa Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050. Pero su gran apuesta es el proyecto europeo Climefish, en el que participa el Cetmar (Centro Tecnolóxico do Mar), que trata de buscar en esa bola de cristal en la que todavía consultan todos «como va a afectar o cambio climático en los próximos 50 años de pro-

ducción de alimentos procedentes de pesca y de acuicultura». En este programa, el Cetmar lidera «las acciones de interacción a través de una plataforma que facilita a participación de diferentes agentes vinculados con el mundo del mar». Asimismo, la Xunta trata de apuntalar la investigación como el elemento clave y diferenciador que permita que Galicia mantenga su elevada posición en el campo marítimo pesquera. Porque, desde luego, la comunidad gallega no figura entre los escépticos del cambio climático, aunque está convencida de que traerá oportunidades «si se fan as cousas con cabeza e corazón». 



Una simulación de la ciudad de Londres como quedará en un futuro por el cambio climático

De “Minchos Séptimo” a “Jundiña Cuarto”, una saga que se perpetúa

Texto y fotos:
José Pino

No puede definirse a Severino Ares, armador del nuevo Jundiña Cuarto de otra manera, ni debe. Solamente desde el campo profesional, de las amarguras y actuales problemas por los que pasa la pesca, puede entenderse la maniobra de este armador coruñés, cuyo Novo Jundiña naufragaba el año pasado en aguas del Atlántico procedente de Gran Sol y con las bodegas repletas. Cuando lo fácil hubiera sido cobrar el seguro, vender su cuota y vivir un plácido retiro, este armador sigue explotando ahora el Jundiña Cuarto, con unos resultados magníficos en Gran Sol, trabajando también en la recuperación de la segunda casa coruñesa en activo, los Jundiña, junto a Planas, con arrastreros nacionales de Gran Sol.

A Severino Ares le cabe así el honor de recuperar el nombre Jundiña, presente durante casi un siglo en este puerto coruñés, para orgullo de su fundador, su abuelo Severino Lago, proveniente de Bouzas, verdadero epicentro de las mejores estirpes armadoras, y continuado por su padre Angel Ares. El barco elegido es un arrastrero con una trayectoria itinerante. El “Jundiña Cuarto” nació en plena renovación de flota para la compañía cillerense Rodríguez Bouza como “Minchos Septimo”. Construido por Armon Burela en el verano del 2001, inició su actividad en septiembre de ese año esta pareja de Gran Sol con su gemelo el “Minchos Cuarto”.

De 32.5 m. eslora y 171 TRB operan de forma continua en aguas comunitarias revelándose como magníficas unidades para la pesca de merluza. La drástica reducción de la cuota comunitaria hizo que su modalidad cambiase al arrastre, tipo baka, dedicado a la captura de pescado de fondo. Junto a ello, la reducción de unidades para adaptar la cuota en la empresa Minchos S.A. hace que este barco sea el primero de las nueve unidades de flota en ser vendida. En 2011 fue adquirido por una empresa de Burela y modificado el nombre, bajo, el nombre de La-



NOMBRE DEL BUQUE *“NOVO JUNDIÑA”*

Nuevo Jundiña el barco que inauguró la saga

bayen. Cambio además de pabellón y puerto base y siguió operando en aguas cantábricas bajo bandera portuguesa y Leixoes como puerto de registro, aunque toda su actividad se centre entre el puerto burelense y el asturiano Xixon. Seis años después, de la mano del último Ares, recuperó pabellón y registro, además un nombre mítico y la certeza de que algún restaurante de la Marina podrá volver a lucir en la carta las famosas “cigalas del Jundiña”.

Junto a ello, la reducción de unidades para adaptar la cuota en la empresa Minchos S.A. hace que este barco sea el primero de las

nueve unidades de flota en ser vendida. En 2011 fue adquirido por una empresa de Burela y modificado el nombre, bajo el Labayen. Cambió además de pabellón y puerto base y siguió operando en aguas cantábricas bajo bandera portuguesa y Leixões como puerto de registro, aunque toda su actividad se centre entre el puerto burelense y el asturiano Xixon. Seis años después, de la mano del último Ares, recuperó pabellón y registro, además un nombre mítico y la certeza de que algún restaurante de la Marina podrá volver a lucir en la carta las famosas “cigalas del Jundiña”. 🌊



El Jundiña Cuarto se dirige al caladero de pesca

Conxemar, la feria de las oportunidades para crecer en los negocios

La feria Conxemar volvió a demostrar que es un evento en el que se consiguen grandes oportunidades para crecer en los negocios. El certamen de productos del mar congelados de Vigo cerró su XIX edición con 31.370 visitantes, un 4,5% más que en 2016, cuando pasaron por la ciudad 30.020 profesionales. Así, la feria encadena cuatro años consecutivos de aumento de visitas y da por cerrada los años malos con la competencia que supuso la Seafood de Barcelona. Desde el año 2013, la feria ha crecido un 28%. Los datos son solo un reflejo de la frenética actividad vivida en los últimos tres días en el recinto ferial de Vigo (Ifevi). Los pasillos estaban llenos de gente y los comerciales no daban a basto para atender a todos los posibles clientes interesados en conocer la empresa.

Desde la organización de Conxemar señalan que los profesionales que visitaron la feria Conxemar "llegaron de 104 países de todo el mundo, destacando España, Portugal, Italia y Francia, así como un incremento de visitantes de Países Bajos, Argentina, China, Chile y Alemania". El número de expositores total este año alcanzó finalmente los 611, un 4% más que el año pasado. Al éxito de esta última edición de la feria "ha contribuido el Congreso Internacional sobre Cambio Climático y



Pesquerías, coorganizado con la FAO, que congregó a más de 80 autoridades nacionales e internacionales de todos los continentes, entre ellos 9 Ministros de Pesca, y casi 400 asistentes de todo el mundo", explican desde Conxemar.

Para seguir creciendo, Conxemar reclamó en los últimos cuatro años la ampliación del Ifevi. En esta edición, cien empresas quedaron en lista de espera. La Xunta adjudicará, previsiblemente, en unas se-

manas las obras para la creación de un cuarto pabellón de 5.000 metros cuadrados, en el que invertirá cuatro millones de euros. José Luis Freire, presidente de Conxemar, dejó claro en esta edición que estas obras son fundamentales para poder competir con la otra gran feria de Europa, la Seafood de Bruselas. Algo difícil, pues tiene cifras de vértigo: 1.859 expositores en 38.338 metros cuadrados netos de espacio.

El certamen de productos del mar congelados de Vigo cerró su XIX edición con 31.370 visitantes, un 4,5% más que en 2016, cuando pasaron por la ciudad 30.020 profesionales



Euskadi participó con 13 empresas, coordinadas por la Cámara de Comercio de Bilbao y el Gobierno Vasco, dentro del stand Basque Country

Jaime Soriano

El evento permitió conocer los planes futuros de las empresas. Así, Jaime Soriano, que opera con la firma Dagustin, dio a conocer que estaba diversificando su gama de productos con un nuevo acuerdo en Argentina, para enfocar su trabajo hacia el mercado americano. Para ello ha alcanzado un acuerdo con Argentina para exportar allí langostinos argentinos. La compañía que tiene 1600 hectáreas de estanques de camarón en Honduras y Nicaragua comenzó a comprar camarones argentinos que los empaca en cajas de 400 gramos, para su envío a clientes de Miami y Estados Unidos. Soriano tiene una facturación anual de 100 millones de euros, en su oficina de Madrid, pero sus operaciones abarcan todo el mundo. Cuenta con dos plantas de procesamiento, una en Andalucía y otra cerca de Barcelona. Además dirige una fábrica en Plymouth y Fraserburg, en el Reino Unido, que procesa cangrejos, calamares, langostinos y langostas, capturados en el Mar del Norte. Su negocio se extiende a India y Sudafrica, desde donde importa langostinos de calamar

Gelpeixe

Conxemar también fue una oportunidad importante para conocer los planes del procesador portugués Gelpeixe. La empresa con sede en Loures tiene una capacidad de producción de 40 toneladas métricas por día. "El futuro es la acuicultura, pero el mercado de Portugal es difícil", dijo Luis Marques, gerente de Gelpeixe. Esta firma está especializada en merluza que proviene de la empresa pesquera sudafricana Sea Harvest. "Aunque se prevé una reducción



Stand de Sicilia

de la merluza del Cabo; este mercado se va a mantener estable". También produce productos cárnicos, verduras y platos preparados. Gelpeixe tiene un volumen de negocio de 56 millones de euros.

Wofco nueva empresa

La firma Wofco dio a conocer también sus planes en Conxemar. Con sede en Vigo cuenta con el respaldo de un procesador de calamares chinos Green Food, así como de Transmarina una empresa de atún ecuatoriano con 20 embarcaciones pesqueras, y una compañía camaronera que opera en las Islas Malvinas. Este año conseguirán una facturación de 50 millones de euros. Su calamar, el camarón, el atún y el pez espada son los artículos más vendidos. Alrededor del 60 por ciento de la facturación proviene de las exportaciones a Asia, Estados Unidos y Canadá. "La clave del éxito está en las fortalezas individuales de las empresas", señalan desde esta firma.

Loch Duart debuta en España

El productor de salmón escocés Loch Duart se han fijado en España como mercado por el aprecio del consumidor hacia los mariscos de más alta calidad. Son conocedores de la pujanza noruega en el mercado español, aunque el alto precio de Loch Duart es un handicap, pero centran sus esfuerzos en ocupar una parte del mercado.

Frosta ve oportunidades

España también es visto como un mercado de grandes oportunidades para Frosta, después de contar con una gran penetración en Italia. De momento, entre un 1 a 2 por ciento de su volumen de negocios proviene del mercado español, principalmente a través de marcas como Aldi, Lidl y Carrefour. Para Frosta se aprecia un retraso español en el aprecio hacia la comida preparada.



Productos sicilianos expuestos en la feria

Todas las empresas se mostraron satisfechas por la calidad de los contactos mantenidos



Nueva Pescanova, comercialización y marketing

Nueva Pescanova está realizando un gran esfuerzo en comercialización y marketing, desde su relanzamiento como entidad hace unos años. Su departamento de marketing está ocupado 10 personas, de las que siete han sido contratadas recientemente. En Conxemar presentaron varios nuevos productos como los nuevos refrigerados y una gama de productos de langostinos. También trata de entrar en una nueva línea de tapeo que lanzó en setiembre. En esa línea complementa los productos de bocadillos de camarón que lanzó bajo la línea Dippeo. Por su parte, NovaNam, una subsidiaria de Nueva Pescanova, plantea invertir 45,2 millones de euros, en la construcción de siete nuevos buques. En Namibia proporciona empleo a 2.100 empleados en el

país, entre la fábrica de Lüderitz, en la región de Karas, al sur, donde trabajan 1.800 personas, y la fábrica de Walvis Bay, al oeste del país, que cuenta con 300 empleados.

Stef, expertos en logística

Stef estuvo presente para dar a conocer los servicios de grupaje internacional y en particular, sus nuevas soluciones para flujos a Portugal, con salidas diarias y entregas en 24 / 48h desde distintos puntos de España.

Stef continúa apostando por el desarrollo de sus líneas de exportación para Europa, ofreciendo a sus clientes la capacidad de sus redes nacionales para posibilitar una mayor cobertura territorial. Esta oferta permite tanto soluciones integrales como específicas que se benefician de reducidos plazos de entrega, frecuencias adaptadas a las necesidades y la máxima garantía de seguridad en la cadena alimentaria.

Stef es el especialista europeo en logística del frío. El Grupo ofrece una oferta completa de soluciones de transporte, logística y sistemas de información, para todos los productos agroalimentarios, ya sean materias primas o productos transformados. El Grupo está presente en 7 países europeos (Bélgica, España, Francia, Italia, Holanda, Portugal y Suiza). Stef se apoya en 16.000 colaboradores y en medios técnicos específicos: 225 plataformas o almacenes y 1.950 vehículos. En 2016, Stef cerró el ejercicio con una cifra de negocio de 2.824,5 M€. STEF Iberia cuenta con 24 plataformas y 830 vehículos.

Sicilia mostró sus empresas

Sicilia se presentó por primera vez en Conxemar para mostrar la calidad de los productos que ofrece el mar Mediterráneo. "Venimos a dar a conocer el producto siciliano como la gamba", explican Benedetta Cassara y Daniele Messina. "En Sicilia hay mucha tradición de pesca y también contamos con una amplia industria transformadora", precisan. Sicilia representa a Italia en la feria.

Portugal

La Associação da Indústria Alimentar pelo Frio (ALIF) de Portugal ya lleva cinco años asistiendo a Conxemar. En esta ocasión se presentó con seis empresas y varias organizaciones de productores, entre ellos la Associação de Industrias de Conservas de Peixe y Docapesca. "España es un mercado estratégico para nuestras empresas", explica Angela Pecurto, responsable de ALIF.

Euskadi, con 13 empresas

La presencia de 13 empresas vascas en Vigo, fue coordinada por la Cámara de Comercio de Bilbao, dentro del programa de acciones que el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, en el objetivo promocionar los productos de la industria alimentaria vasca en los distintos mercados nacionales e internacionales". Bajo la marca 'Euskadi Basque Country' se ubicaron empresas como Pescados Llorente, Arrankoba, El Angulero de Aguinaga, Angulas de Aguinaga, Bacalaos Alkorta, Donibane Fish, Salica entre otros.



Stand de Pescados Llorente en la feria

Conxemar es una cita clave para las empresas interesadas en desarrollar relaciones comerciales

El proveedor vasco El Angulero de Aguinaga-mejor conocido por sus angulas -lanzo su primer craigstick de surimi, como novedad que presentó en Vigo. Dirigido por la familia Otamendi atendieron en Conxemar la demanda de los clientes. Según los responsables de la firma "los minoristas están tratando cada vez mas de consolidar su cadena de suministro, abasteciendo varios productos del mismo proveedor". También explicaron que "el mercado de angulas ha sido relativamente estable durante años", dijo Otamendi, estimando que su crecimiento alcanzara entre 1 y 2 por ciento por año. "Pero hay buenas oportunidades de crecimiento en Espana", dijo.

Canadá abre sus mercados

Las empresas canadienses presentaron algunos de los mejores productos de la costa atlántica de Canadá, destacando entre ellos el bogavante canadiense, tanto vivo



En la imagen stand de Canadá.

como congelado, las vieiras y la merluza, por citar algunos. Estos productos se caracterizan por su alta calidad y su proceso de elaboración basado en técnicas innovadoras.

Conxemar representó una cita clave para las empresas canadienses interesadas en desarrollar sus relaciones comerciales, de inversión y de innovación con España y con Europa, tanto en el sector de la pesca como de la transformación y de la acuicultura.

Las relaciones en el sector de la pesca entre España Canadá tienen un gran potencial de crecimiento. El Acuerdo Económico y Comercial Global entre la UE y Canadá (CETA), que entró en vigor de forma provisional el 21 de septiembre 2017, permitirá abrir nuevos mercados para los ex-

portadores y nuevas oportunidades para los inversores de ambas partes.

El acuerdo incluye, entre otras medidas, la eliminación de aranceles. Desde la entrada en vigor del acuerdo, casi el 96 por ciento de las líneas arancelarias de la UE para el pescado y productos del mar son libres de impuestos (hasta la fecha, algunos de estos aranceles llegan al 20%). Dentro de siete años, se prevé la supresión de la totalidad de dichos aranceles.

La simplificación de los procedimientos fronterizos y un mayor acceso a suministradores son otras de las medidas incluidas en el acuerdo. Este marco facilitará sin lugar a dudas las nuevas oportunidades de negocio y dará un importante impulso a las relaciones comerciales y empresariales entre ambas economías. 

Venezuela con el cultivo de mejillón

Venezuela está probando su primera experiencia de cultivo de mejillón con tecnología gallega, en concreto en la península de Paria donde el molusco apenas necesita seis meses para alcanzar un tamaño comercial, frente a los habituales 18 meses. Venezuela Seafood, un paraguas que representa a 15 empresas del país con el apoyo Bancoex, se presentó este año por primera vez en Conxemar para mostrar los productos del mar del país caribeño, que cuenta con 2.000 kilómetros de costa y 700.000

kilómetros cuadrados de zona exclusiva de pesca.

Los responsables de esta misión comercial aseguran que están iniciando un trabajo a medio y largo plazo en Conxemar. El país busca diversificar su economía ante la caída del precio del petróleo, su principal fuente de ingresos.

Otra de las novedades en la feria es la presencia de Sicilia con stand propio en representación de Italia. La gamba es su principal oferta, capturada en las aguas

del Mediterráneo. Pero también productos transformados de atún y sardina. "En Sicilia hay mucha tradición de productos de la pesca" explican Benedetta Cassara y Daniele Messina.

Los que llevan ya cinco años en Conxemar son las empresas de la Associação da Indústria Alimentar pelo Frio (ALIF) de Portugal y la asociación de Industrias de Conservas de Pescado del país vecino. "Este un mercado estratégico para nuestra empresas", explica Angela Pecurto. 

Chile pone en valor la merluza

Chile tiene 83.850 km de costa (Galicia, 1.498) pero en el país andino no hay tradición en el consumo de pescado. Esto les ha llevado a exportar a todo el mundo, primero el mejillón -muy usado en la industria conservera- y ahora la merluza austral, de la que un 98% de sus exportaciones llegan a España a través del puerto de Vigo.

La agencia Prochile, dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores, eligió Vigo para hacer la presentación oficial de una campaña que pone en marcha para promocionar en España el consumo de esta especie diferente en parte a la que se pesca en Galicia. El agua más fría de la zona austral hizo que el músculo de este pescado sea más terso y que no se deshaga al cocinarlo, según explicó el chef vigués Rafa Centeno, que cocinó para un nutrido grupo de empresarios del sector seis pinchos de diferente forma.

El trabajo conjunto entre Prochile y la Federación de Industrias Pesqueras del Sur Austral, junto a las empresas Emdepes, Deris, Friosur, Pesca Cisne y Europacífico (la última con sede en Vigo) ha permitido al país andino tener la primera marca sectorial para un pescado de captura salvaje de Chile. En una primera etapa, el foco de la promoción será el mercado español. En total, en el plazo de un año del proyecto, se busca "dar a conocer las extraordinarias cualidades de este producto pesquero tradicional del sur de Chile a los profesionales de la restauración, sobre todo de la alta cocina, y también al consumidor español en general", señalan desde la organización.

El director de Prochile, Alejandro Buvinic, destacó que la calidad del producto lo marca la corriente de Humboldt, que eleva las aguas más frías. También señaló que quieren impulsar la merluza tras convertir al sal-

món en el producto marino más exportado de Chile. La gerente de la Federación de Industrias Pesqueras del Sur Austral, Valeria Carvajal, valoró la buena recepción que tuvo este pescado en los eventos de showcooking (exhibición de cocina) que se están realizando en distintas ciudades de España y Portugal, entre ellas Vigo. "Estamos muy contentos con los resultados de las actividades de promoción realizadas en Galicia, Madrid y Valencia, que se refuerzan con este lanzamiento oficial en la feria más importante de pescados congelados de Europa", señaló Carvajal en su intervención.

El teniente de alcalde David Regades felicitó a los organizadores en nombre del alcalde y puso en valor la merluza. También deseó que la organización vuelva el año que viene con un stand más grande. 



Ingeniería para una pesca responsable.

NABERAN

Tu aliado en la mar

NABERAN SAREAK S.L.

Mutrikuko Industrialdea 15
20830 Mutriku - Gipuzkoa
+34 943 195 122 | naberan@naberan.com

NABERAN FRANCE SARL

Avenue de la République
ZA Poriguenor | 29730 Le Guilvinec (France)
+33 298 582 739 | naberan@naberan.com

NGOM & FRERES

2 AVENUE BALLAY X RUE DE L'ADMINISTRATION
17100 DAKAR · SENEGAL
Tel.: 00221338424020 | ngfdepcom@gmail.com

Balfegó vende cerca de 4.000 kilos de atún rojo a restaurantes de Madrid

Durante las I Jornadas Gastronómicas del Atún Rojo Balfegó en Madrid, los más de 60 restaurantes participantes dieron a conocer el valor gastronómico, saludable y versátil de este túnido. Como apertura de las mismas, el evento “Los Chefs del Atún Rojo” celebrado en la capital con seis estrellas Michelin cocinando en directo y ofreciendo degustaciones a los asistentes.

Texto: Teresa Montero

La inauguración de las I Jornadas Gastronómicas Atún Rojo Balfegó en Madrid (del 25 de septiembre al 8 de octubre) se hizo a lo grande, con el evento “Los Chefs del Atún Rojo” celebrado en el Allard Social Club (Madrid), un espacio único, donde decenas de chefs, empresarios de hostelería y periodistas pudieron conocer la forma de cocinar de los grandes cocineros que trabajan con el atún rojo Balfegó en la capital.

Asistimos a clases magistrales, cocina en directo y degustación de las diferentes partes del atún elaboradas por los sushi-man de Balfegó y del restaurante Yugo The Bunker de Madrid. Todo un espectáculo de cocina y sabor en una deliciosa y agradable jornada. Un evento que fue de acceso gratuito mediante inscripción y dirigido principalmente a cocineros, jefes de compras de restaurantes y hoteles, y propietarios de establecimientos de hostelería.

Grupo Balfegó celebra estas jornadas desde hace diez años en diferentes ciudades como Asturias, Barcelona, Alicante, Valencia o Va-

Con el código QR, que está en la etiqueta de cada atún Balfegó, el cliente puede con su móvil conocer todos los detalles del producto que está consumiendo



Esteban Capdevila, crítico gastronómico, observa al chef Julián Marmol, de Yugo The Bunker, en un momento de su masterclass.

ladolid. Este año ha sido el turno de Madrid y como dijo su director, Juan Serrano, el objetivo es el mismo en todas las ocasiones “dar a conocer el valor gastronómico del atún rojo a través de los diferentes menús”.

Y es que los restaurantes participantes dispusieron una carta de degustación con menús basados en atún rojo Balfegó. Entre los establecimientos se encontraron algunos de los más representativos de la capital e incluyeron todo tipo de opciones gastronómicas.

Además, Balfegó ha contado en esta ocasión con la colaboración de cuatro de sus distribuidores en Madrid, Cominport, Pesca XXI, True World y Antonio de Miguel.

Contra el fraude

La variedad de restaurantes y cocineros que participaron en estas jornadas muestra la versatilidad gastronómica del atún rojo, que puede ofrecerse crudo, marinado, fileteado, al

horno o como ingrediente básico de arroces y guisos, así como el amplio abanico de recetas, desde las más innovadoras hasta las más clásicas. Los menús de los restaurantes también destacan por aprovechar todas y cada una de las partes del atún.

La firma catalana también tiene como fin, con eventos de este tipo, dar a conocer las propiedades de esta especie como alimento. El atún rojo es rico en Omega 3, grasas DHA y EPA y tiene altos niveles de aminoácidos esenciales y vitaminas B2, B3, B6, B9, B12 y E. Todo ello resulta ideal para una dieta cardiovascular sana.

Otro de los objetivos de estas jornadas es impulsar el consumo de este pescado y fomentar su conocimiento, para evitar estafas en hostelería o en el mercado, declaraban los responsables de la empresa. Así, Balfegó pretende concienciar contra el fraude. Acercan a consumidores y restauradores la información necesaria para luchar contra él y contra el co-

Balfegó pretende concienciar contra el fraude, porque, según Serrano, es habitual que en las pescaderías se comercialicen atunes sin precisar su tipo o procedencia

mercio ilegal del atún rojo, porque, según Serrano, es habitual que en las pescaderías se comercialicen atunes sin precisar su tipo o procedencia, y a su juicio falta "cultura" del atún.

Trazabilidad

Asimismo, la firma ha aprovechado también la presentación de este evento gastronómico para difundir la pesca sostenible del atún y concienciar sobre la necesidad de un consumo responsable de este túnido y de otras especies marinas. Y se ha mostrado a favor del fortalecimiento de la transparencia en la cadena comercial.

Por eso, durante estos quince días también fue protagonista su código QR, el sistema de trazabilidad que ha desarrollado Balfegó y que es único en el mundo. A través de este código, que aplica para hacer un seguimiento del atún durante todas sus etapas de producción y que está ubicado en la etiqueta que acompaña a cada kilo de atún Balfegó, el cliente puede, con su móvil, conocer todos los detalles del producto que está consumiendo.

Esta información supera las exigencias de las normas de etiquetado de alimentos, incluso las de productos envasados y no perecederos, e incluyen: fecha y zona de captura, piscina de engorde donde ha sido transferido, alimentación del animal, fecha de sacrificio, puerto de descarga, peso y longitud, nivel de grasa, analíticas microbiológicas y certificado de calidad del producto.

También ofrece al consumidor toda la documentación requerida por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) en el marco del plan de recuperación de la especie, que tiene como objetivo evitar y perseguir el fraude y el comercio ilegal de esta especie.

De hecho, gracias a la transparencia de empresas como Balfegó, está previsto pasar del plan de recuperación a un plan de gestión de



De izquierda a derecha: Los chefs Julián Marmol, de Yugo The Bunker; un cocinero del Club Allard; José Ynglada, de Arahay; y Javier Castillo, del Club Allard.

atún rojo, gracias a la mejora del estado de la especie.

Madrid, primer destino

Por otra parte, y en declaraciones a la prensa, Serrano ha subrayado que Madrid es el primer destino de las ventas nacionales de atún rojo de la firma con sede en L'Ametlla de Mar (Tarragona). Actualmente se venden cerca de 4.000 kilogramos de atún rojo a restaurantes madrileños. Y de paso, ha anunciado que se planea abrir en la capital una "Tunateca" como la que ya funciona en Barcelona. Asi-

mismo, Juan Serrano ha resaltado el incremento de la ingesta de este pescado entre los consumidores españoles.

Los responsables del grupo destacaron también la importancia creciente del mercado nacional dentro de su comercialización, que llega a más de 30 países, con Japón como primer destino (si se suma fresco y congelado); solo en fresco, España sería el primer país de venta. En el caso de las ventas en fresco, el copresidente de Balfegó, Manel Balfegó, ha detallado que suponen 2,1 millones de toneladas anuales, de las que 600 toneladas se quedan en España.



Degustación de los platos que se prepararon con el atún rojo Balfegó.

En otro orden de cosas y como ya habíamos indicado, el pistoletazo de salida de las Jornadas fue el evento “Los Chefs del Atún Rojo”, que dio comienzo, de modo espectacular, como no podía ser de otro modo, con el atún rojo como protagonista. Así, los presentes asistimos al siempre sorprendente y a la par instructivo ronqueo de un Atún Rojo Balfegó de 160 kilos, que Juan Serrano relataría paso a paso. Da igual cuántas veces se haya visto un ronqueo, es siempre un espectáculo y los responsables de Balfegó disfrutaban dando a conocer el modo correcto de realizar este arte. Hacen que te sientas partícipe de un acto único.

Muy versátil

Tras tamaño pistoletazo de salida, pronto se encendieron los fogones y los chefs María Marte (Club Allard), Julián Marmol (Yugo The Bunker), José Ynglada (Arahay), Ricardo Sanz (Grupo Kabuki), Carlos Durán (Charlie Champagne), Eduardo Troya (El Pradal) y el televisivo Julius Biernet serían los protagonistas de un intenso día en el que se ofrecieron selectas y variadas degustaciones de los platos que prepararon con el atún rojo Balfegó.

Los críticos y periodistas gastronómicos Alberto Granados y Esteban Capdevila comenzaron la jornada con la presentación de “Hoy Cocinamos con la Chef María Marte” (Restaurante El Club Allard).

María Marte es la única mujer chef en Madrid con dos estrellas Michelin y ha recibido recientemente uno de los más importantes premios de cocina del mundo junto al gran chef Alain Ducasse (ECKART Award 2017 – Premio Innovación).

La chef dominicana realizó un “Lomo de atún, tierra de maíz y pistacho con nubes de amonillado” y un creativo segundo plato.

A continuación, Julián Mármol de los restaurantes Yugo The Bunker, Okasan (Madrid) y Kyūshū (Amalfi-Italia) elaboró una variada selección de nigiris, de “Akamai con condimento mediterráneo”, de “Chutoro con pesto marino”, de “Toro con puré de algas y crujiente de ramallo de mar”, de “Agashi con chipotle dulce”, de “Kamatoro con gelatina de tosazu”, de “Kamatoro con salsa yakiniku” y un “Gunkan de ronqueito con salsa cabrona”.

Con aires de Cuba, llegó José Ynglada del ARAHY Restaurante, quien realizó una demostración de corte de diferentes piezas del atún. Metido en faena, realizó un gran despliegue de platos: “Dados de atún rojo picante, chipotle y lima”, “Tiradito de atún rojo, lima y trufa negra”, “Atún rojo, rocoto y curry rojo”, “Salmorejo con atún rojo, aguacate y perlas de olivas”, “Tartar de atún rojo y trufa negra”, “Ta-



El chef Ricardo Sanz del Grupo Kabuki en su demostración de corte de las partes más nobles del atún.

taki de atún rojo”, y un “Cremoso de mostaza y oliva virgen”.

Ya en la tarde, el primero en presentar sus creaciones culinarias con el atún rojo fue Ricardo Sanz de Restaurantes Grupo Kabuki. Lo primero que hizo fue una demostración de corte de las partes más nobles del atún y luego continuaría con la elaboración de unos “Huevos rotos con atún rojo picante”, “Usuzukuri (carpaccio) de toro con pan y tomate”, “Tatami de atún con manzana y aceitunas”, “Tatami de Atún Rojo con huevos de mujol y almendras tostadas” y “Tatami de Atún con escabeche toledano”. Y para terminar, una fiesta de atún rojo interpretada por la cocina ca-

nalla de los chefs Carlos Durán Herrera (Restaurante Charlie Champagne) que realizó una “Ventresca de atún marinada con sopa dashi y verduras del mar y huerta”. Eduardo Troya (restaurantes El Pradal y La Casita de El Pradal), que preparó un “Ceviche pachamanca ahumado en coca”. Y el televisivo y mediático Chef Julius Bienert, que elaboró un “lomo de atún sobre crema de coliflor y teriyaki de naranja”.

Con ellos los asistentes disfrutaron de su cocina y buen humor. Sería la última intervención de un evento único que concentraba por primera vez en Madrid tanto talento gastronómico con el Atún Rojo Balfegó como protagonista en sus platos. 



De izquierda a derecha: El televisivo chef Julius Bienert; Carlos Durán Herrera, chef de Charlie Champagne; Esteban Capdevila, crítico gastronómico; Juan Serrano, director de Balfegó; y Eduardo Troya, de restaurantes El Pradal y La Casita de El Pradal.



SERVICIOS OFICIALES



FUNDADA EN 1979

GAZTETXU TAILERRAK CB



OTRAS MARCAS



- MECANICA PROFESIONAL Y NAUTICA
- MECANIZACION DE TODA CLASE DE PIEZAS
- REPARACION Y MONTAJE DE MOTORES MARINOS
- SOLDADURA DE TODA CLASE DE PIEZAS
- ANALISIS DE RUIDOS Y VIBRACIONES B/PESQUEROS
- TOMA DE ESPESORES EN CASCOS DE CHAPA
- ELECTRICIDAD
- ELECTRONICA
- FIBRA Y PINTURA
- INVERNAJE DE EMBARCACIONES DE RECREO
- DIAGNOSIS DE MOTORES



TALLERES GAZTETXU

POLIGONO LANDABASO FASE 2, PAB.7.14 BERMEO - Bizkaia

94 618 70 44

94 618 71 71

615 758 996 - 610 461 281

talleresgaztetxu@gmail.com

El crucero más ecológico del mundo se diseña en España

El proyecto del crucero "Ecoship", un innovador trasatlántico que pretende incorporar las últimas novedades en cuanto al uso de energías renovables y convertirse en una referencia para la sostenibilidad del transporte marítimo del futuro, se está diseñando en España.

La firma especializada en diseño y arquitectura naval Oliver Design, con sede en Getxo (Bizkaia), ha sido seleccionada por la ONG japonesa Peace Boat, candidata a Premio Nobel de la Paz y promotora de este ambicioso proyecto para el diseño y construcción de un crucero de alta gama respetuoso con el medio ambiente. En este proyecto pionero, Oliver Design trabaja en colaboración con un equipo de expertos mundiales, incluyendo ingenieros, científicos y teóricos de reconocido prestigio en eco-tecnologías y en construcción naval. Todos ellos están coordinados por el project manager de Peace Boat, el doctor ingeniero naval Andrés Molina, de contrastada experiencia en el sector de los cruceros.

El "Ecoship" está diseñado como un trasatlántico de alrededor de 60.000 toneladas de registro bruto, con capacidad para acoger hasta 2.000 pasajeros en sus

El "Ecoship" es un trasatlántico de 60.000 toneladas para 2.000 pasajeros que incorporará elementos innovadores como paneles solares retráctiles que servirán como velas, junto con los últimos avances en eficiencia energética y en gestión de residuos



750 camarotes. Con 250 metros de eslora por 32 de manga y ocho de calado, el barco alcanzará una velocidad de crucero de 17 nudos y máxima de 21 nudos.

Se trata de un proyecto único en el mundo, ya que pretende incorporar las más avanzadas tecnologías energéticas no en un navío experimental, sino en un buque de gran tonelaje. La industria del transporte marítimo es actualmente uno de los principales contribuyentes a las emisiones de gases del efecto invernadero, por lo que el objetivo es demostrar a armadores y constructores que es posible lograr un transporte naval más sostenible.

Velas retráctiles con paneles solares

Así, el proyecto de este revolucionario crucero incorpora en la parte superior de su cubierta 10 grandes elementos retráctiles integrados por paneles solares, que pueden operar como grandes velas en función de las condiciones de viento. Para el diseño inicial de este elemento distintivo en el "Ecoship" se ha contado con la colaboración del ingeniero naval alemán Detlev Loell, un experto de reconocido prestigio internacional en em-

barcaciones clásicas que ha aportado su conocimiento de la propulsión a vela. De este modo, el buque puede aprovechar estos dispositivos para impulsarse y generar energía a través de la luz solar simultáneamente. En total, el "Ecoship" está diseñado para poder incorporar paneles con una superficie conjunta de 6.000 m² y una potencia de 750 kilovatios (kW). 

La firma Oliver Design fue seleccionada en 2012 por una ONG japonesa candidata a Premio Nobel de la Paz para llevar a cabo el proyecto arquitectónico de un barco que puede marcar el futuro del transporte por mar

Nuevo palangrero de superficie construido por Armón Burela

Texto: José Pino

Un palangrero congelador de superficie, el Socyo, de Pesquera Augadoce, ha sido botado en Armón Burela, construcción B-296, que constituye la primera unidad para Celeiro de desde abril 2008 en que fue entregado el Nuevo Perez, para aguas comunitarias.

El nuevo barco trabajará en aguas del Pacífico. Tiene: 40.8 m. eslora y 8.70 m. manga, y se

Trabjará en aguas del Pacífico para la captura de pez espada

dedicará a la pesca, principalmente, de pez espada. Es un serie de Armón que viene a sustituir al 'Siempre Socio', del año 2001 construido por la baja del Dolupa vendido a una empresa española.

Sus armadores, los hermanos Domingo y Jesús Fernández continúan la saga de una flota creada por Domingo Fernández que comenzó a trabajar con el 'A Socia', en 1947, una lancha de litoral que sustituyó a una bonitera cantábrica vendida de Lastres de 1958, 'La Panadera', al que siguió un bonitero de madera desaparecido por naufragio, el 'Nuevo Vicente', de 1965, embestido en la bocana de Pasajes por el bou 'Monte Ixkulín', y que fue sustituido por un arrastrero de madera en 1973, el 'Socio', que acabaría sus días en Avilés, y que dió lugar a un arrastrero de acero de largo recorrido en el tiempo, el Elena María, en 1979.



Tiene: 40.8 m. eslora y 8.70 m. manga

A partir del 2001 se recuperó el apodo con que fueron conocidos su abuelo, Domingo Fernández, y su padre Eusebio Fernández (la flota actual ostenta las iniciales EF como homenaje al padre), el Siempre Socio, espadero sustituido por , el Nuevo Socio, arrastrero de litoral del 2005 que sustituyó al Elena María, y el actual 'Socio'. 🌊



Specialized Deck Machinery

- A-FRAMES
- CRANES
- BLOCKS
- DAVITS
- HOOKS
- SUBSEA TECHNOLOGY
- TOW PINS
- WINCHES



www.ferri-sa.es
sales@ferri-sa.es
Ph. +34 986 468 201



Echebaster y Astilleros Zamakona unen fuerzas en la creación de valor de forma sostenible

Kepa Etxebarria, Consejero Delegado de Echebaster, y Pedro Garaygordóbil, Presidente de Astilleros Zamakona, han sellado la construcción del nuevo atunero congelador Campolibre Alai, buque que se incorporará próximamente a la flota de Echebaster, formada por el Euskadi Alai, Jai Alai, Izaro, Alakrana y Elai Alai

El buque Campolibre Alai es la construcción nº 745 del Astillero de Santurce y la cuarta para Echebaster. Es un proyecto de nuevo diseño con la última y más moderna tecnología, construido a la medida de los requerimientos de Echebaster y que realizará sus labores de pesca en el Océano Índico. Este buque dispone de superestructura y puente de aluminio y de zonas seguras con medios anti-piratería.

Además en esta nueva construcción, Echebaster se reafirma en la excelencia en el tratamiento de sus capturas de túnidos, ya que, además del pescado destinado a la industria conservera tradicional, el buque vuelve a contar con túneles de ultra congelación de atún en seco a 60. Esta innovación permite a Echebaster llegar directamente al consumidor final, a través de sus marcas Alai y Alakrana, con un atún de máxima calidad, de excelente frescura y con bajos niveles de sal, yendo más le-



Kepa Etxebarria y Pedro Garaigordóbil

jos en la aplicación de la regulación sanitaria Europea al respecto.

También dispone de un novedoso sistema de separación de pescado capturado que devuelve al mar el pescado vivo no objetivo sin apenas presencia humana. Esto reafirma también a Echebaster como puntera en la realización de una pesca sostenible y de calidad.

Por último el grupo Echebaster se encuentra en proceso de evaluación de Marine Stewardship Council (MSC), organismo independiente que certifica las pesquerías sostenibles y bien gestionadas en

todo el mundo, siendo la primera pesquería española de túnidos tropicales en someterse a la evaluación del MSC.

Este buque dispone de superestructura y puente de aluminio y de zonas seguras con medios anti-piratería

Metalships ultima un pedido de construcción de cuatro cruceros

Metalships ultima un pedido de construcción de cuatro cruceros para Noruega. El multipedido, ya sólo pendiente de cerrar la financiación, tiene la primera entrega fijada para el año 2020. Ha sido la propia compañía armadora, la noruega Nordic Cruise Company (con sede

en Oslo), la que anunció que el astillero gallego construirá cuatro minicruceros de lujo, con capacidad para 220 pasajeros. «Tras un minucioso proceso de selección, la compañía va a construir los buques en España, en Metalships&Docks, quien se ha especializado en grandes yates y plataformas offshore», ha afirmado Henrik

Wynnsdale, presidente de Nordic Cruise, en un medio especializado. Wynnsdale avanza que el primero de los buques tiene fecha de entrega en el 2020, y las siguientes unidades se irán entregando con 10 meses de cadencia.

El Museo Marítimo Ría de Bilbao lleva a cabo la botadura del bote auxiliar del gánguil Portu

El Museo Marítimo Ría de Bilbao ha sido escenario de la botadura del bote auxiliar del gánguil Portu en sus instalaciones. La construcción de este bote corresponde al primer proyecto impulsado por voluntarios a través de la Asociación de Amigos del Museo, Itsas Lagun.

Tras un trabajo de investigación del Museo se halló un plano naval del Astillero Euskalduna de principios del siglo XX con las formas del "bote auxiliar estándar" del astillero. Dándose la circunstancia de que en el dique del Museo está expuesto el Portu, una embarcación de 115 años y coetánea al plano hallado, se decidió la construcción de un bote auxiliar para el mismo. Este gánguil fue construido precisamente en este dique en el año 1902 por la "Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques" para Altos Hornos.

La construcción de este bote se enmarca en un proyecto más amplio del Museo Marítimo Ría de Bilbao que quiere posicionar su taller Erain como Polo de Conocimiento de la carpintería de ribera en Bizkaia



El gánguil Portu



El aux. Portu flota en la ría bilbaina

Taller Erain

La construcción del bote auxiliar del Portu se enmarca en un proyecto más amplio del Museo Marítimo Ría de Bilbao que quiere posicionar su taller Erain como Polo de Conocimiento de la carpintería de ribera en Bizkaia.

Erain en euskera, es el nombre que recibe el tipo de corte que necesita una tabla para adaptarse a las formas de un barco. Además es una forma coloquial del verbo eragin que significa promover, activar, impulsar. Con este proyecto el Museo quiere promover, difundir e impulsar el conocimiento de la carpintería de ribera como parte de nuestra identidad como Museo y territorio.

Este Polo de conocimiento es un proyecto impulsado por la Diputación Foral de Bizkaia para recuperar la carpintería de ribera tradicional desarrollada en el Siglo XX en Bizkaia, en definitiva, recuperar los métodos de construcción tradicional.

Antes de que se pierda definitivamente el conocimiento acumulado por los carpinteros de ribera que han trabajado hasta final del siglo XX en Bizkaia, Erain trabaja para conservar y difundir el patrimonio material e inmaterial asociado a este oficio.

El proyecto tiene diferentes áreas que convergen en un mismo objetivo común. En primer lugar, y liderado por Jon Ispizua, el carpintero de ribera del Museo, se ha creado un grupo de voluntarios a los que se está dando formación. Para ello se ha constituido la Asociación de Amigos del Museo Marítimo "Itsas Lagun", Sección de Carpintería de ribera, que ha estado formándose durante el último año mientras construía el bote auxiliar que hoy botamos.

Portu

- El bote tiene 4,65 metros de eslora y está construido "a tingladillo". Es un bote auxiliar o de servicio que cumple funciones de apoyo al buque principal como desembarcar desde un fondeadero, facilitar maniobras de amarre, etc. En buques de maniobrabilidad limitada como el gánguil Portu, la importancia de estas pequeñas embarcaciones es grande. 🌊

Wärtsilä prueba con éxito la capacidad de operación de un buque a control remoto

El grupo tecnológico Wärtsilä ha dado un importante paso en el desarrollo de sus soluciones de navegación inteligente Smart Marine probando con éxito el control remoto de las operaciones de navegación.

El test incluyó la navegación del buque a través de una serie de maniobras utilizando una combinación del sistema de Posicionamiento Dinámico (DP) y un joystick de control manual. Todo ello fue llevado a cabo, en agosto, junto a la costa escocesa del Mar del Norte, en colaboración con Gulfmark Offshore, operador con sede en los EE.UU que proporcionó el buque para el proyecto.

Aunque el test del buque tuvo lugar en el Mar del Norte, la navegación por control remoto fue llevada a cabo desde la oficina de Wärtsilä en San Diego, California, a 8000 km (5000 millas) de distancia.

La unidad de posicionamiento dinámico de Wärtsilä desarrolló las capacidades de control remoto a principios del 2016, pero ésta fue la primera prueba llevada a cabo en un buque offshore.

El buque de nombre "Highland Chieftain" es de reaprovisionamiento con una plataforma de 80 metros, y está equipado con un paquete de navegación, automatización y sistemas de posicionamiento dinámico Wärtsilä Nacos Platinum, así como un paquete de converti-



El 'Highland Chieftain' de Gulfmark Offshore fue el buque utilizado para la prueba.

La navegación por control remoto fue llevada a cabo desde la oficina de Wärtsilä en San Diego, California, a 8000 km (5000 millas) de distancia

dores de frecuencia. Para la prueba, se añadió temporalmente un software adicional al sistema de DP para transmitir datos desde un enlace por satélite del buque a la sala de control terrestre en California.

El test fue llevado a cabo utilizando un ancho de banda estándar en la comunicación por satélite de a bordo. No fue utilizada ningún tipo de tecnología con base terrestre para las comunicaciones entre el buque y la estación de trabajo del operador remoto. La actualización del software DP fue completada en tan solo 30 horas con las mínimas molestias, gracias al sistema modular y fácilmente escalable de Wärtsilä.

El exitoso test fue llevado a cabo durante un periodo de casi 4 horas durante las cuales el buque fue operado realizando una serie de maniobras tanto a alta como a baja velocidad. To-

dos los procedimientos de prueba llevados a cabo produjeron el resultado esperado.

"Wärtsilä está comprometida con el desarrollo de tecnologías que permitan un futuro marítimo inteligente. "En la era de la digitalización, el futuro del ecosistema marino inteligente, implicará conectar buques "inteligentes" con puertos "inteligentes" que posibiliten una utilización aún más eficiente de los recursos. También, se reducirá el impacto al medio ambiente a la vez que se mejorará la seguridad," decía Roger Holm, President, Wärtsilä Marine Solutions.

Andrea Morgante, director de Digital Wärtsilä Marine Solutions añade: "Uno de los primeros y más grandes obstáculos a superar en el camino para posibilitar la navegación inteligente, es desarrollar capacidades de monitorización y control remoto eficientes y fiables, tomando en cuenta factores como las limitaciones de ancho de banda y la seguridad cibernética. Esta prueba proporciona una clara muestra de que nos encontramos en el camino correcto para lograrlo. El hecho de que se pudo habilitar el buque para el funcionamiento remoto en tan sólo unas pocas horas es un fuerte respaldo a nuestra posición a la vanguardia del desarrollo de la tecnología marítima. En Wärtsilä, estamos totalmente comprometidos con el desarrollo de buques inteligentes, puesto que consideramos que éstas tecnologías son vitales para procurar un futuro rentable a nuestros clientes", señalan en una nota. 



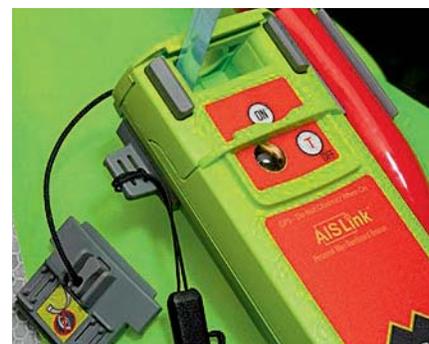
La estación de control de navegación remota estaba situada en California mientras el buque controlado se encontraba en la costa de Escocia.

Survitec suministra el primer dispositivo de alerta hombre al agua

Survitec Service & Distribution SL presenta de la mano de ACR Electronics, el nuevo AISLink MOB, su primer dispositivo de hombre al agua (MOB por sus siglas en inglés) con sistema de identificación automática (AIS). El sistema transmite una señal de socorro en tan solo 15 segundos desde su activación y la mantiene durante más de 24 horas. El AISLink, que puede activarse de manera automática o manual tras inflar el chaleco salvavidas, transmite señales de emergencia de hombre al agua, así como coordenadas GPS, a embarcaciones con receptores AIS o con trazadores de gráficos dentro de un radio de cinco millas.

El dispositivo de localización ACR también incorpora una luz estroboscópica de alta intensidad para ayudar al equipo de rescate a determinar la localización con exactitud, incluso en condiciones de poca visibilidad. En palabras de Mikele D'Arcangelo, director de mar-

keting de ACR Electronics: «En una situación de hombre al agua, el contacto visual puede perderse con rapidez, incluso en condiciones marítimas moderadas. La tecnología AIS MOB puede marcar una enorme diferencia, puesto que está pensada para facilitar y agilizar el rescate de una persona en el agua. Tener el AISLink MOB incorporado en el chaleco salvavidas durante una situación de hombre al agua, en la que cada segundo es vital, permite que las embarcaciones cercanas equipadas con AIS puedan realizar un rescate local con rapidez». Entre las características más destacadas del AISLink de ACR están: GPS integrado para determinar la localización con una exactitud excepcional, fácil incorporación al chaleco salvavidas, activación manual o automática, capacidad para alertar a las embarcaciones con AIS en un radio de 5 millas o 4,3 millas náuticas, más de 24 horas de vida útil y batería con siete años de duración, entre otras



particularidades. El nuevo AISLink MOB es la última incorporación a la línea en expansión de equipos de supervivencia marítima personal de ACR Electronics. Se trata de un dispositivo de localización diseñado especialmente para los mercados marítimos comerciales y de recreo, con un precio de: 295 euros. www.survitecgroup.com

survitecgroup

**CUANDO SE
REQUIERE LO
MEJOR...**

**SURVITEC SUMINISTRA LOS
EQUIPOS DE EMERGENCIA**

BARCELONA

barcelona@survitecgroup.com

ALGECIRAS

algeciras@survitecgroup.com

Survitec Group
Survitec Service and Distribution
C/ José Agustín Goytisolo Nº 33 · Nave B1
08908 L'Hospitalet de Llobregat. Barcelona
Tel: +34 902 488 388
www.survitecgroup.com

Ports de la Generalitat valora las perspectivas de la náutica catalana

Joan Pere Gómez Comes, gerente de Ports de la Generalitat, analiza el presente y los retos a medio plazo de la náutica deportiva y recreativa ante la aplicación de la Ley de puertos y la renovación de concesiones deportivas.

Catalunya tiene ante sí grandes retos para el futuro de la náutica junto a las perspectivas positivas que generan las instalaciones deportivas para dinamizar la económica y el turismo en los puertos catalanes. La aplicación de la Ley de puertos, una vez se apruebe, y cómo va a encajar el sector náutico en el Plan de puertos ante la demanda creciente de embarcaciones de turismo náutico, así como la renovación de concesiones de instalaciones deportivas. Todos estos retos, ligados a la relación del turismo de calidad, la mejora del sector y el impulso de nuevas actividades, hacen que los próximos meses, sean extraordinariamente decisivos para Ports de la Generalitat de Catalunya, empresa pública que actualmente gestiona 26 instalaciones portuarias.

En este sentido, Joan Pere Gómez Comes, gerente de Ports de la Generalitat cumple durante estos días el primer año en el cargo. Han sido unos meses intensos y repletos de entusiasmo y dedicación, recorriendo una por una las instalaciones y conociendo de primera mano todos los agentes del ámbito portuario.

Gómez Comes hace una valoración muy positiva tras su primer año al frente de la empresa. “La amplia visión del sector y la gran profesionalidad del equipo que lidero me han permitido profundizar en el sistema portuario catalán y trabajar por el futuro del sector”.

Catalunya tiene una vinculación económica y social con el mar con un desarrollo económico ligado al turismo de calidad y de reequilibrio territorial. La ordenación del sistema portuario pone las infraestructuras portuarias al servicio de la promoción económica, náutico-deportiva, industrial, logística, pesquera, turística y social tanto desde la vertiente pública como privada. En este marco,



Joan Pere Gómez Comes



Sant Carles Marina, puerto de Sant Carles de la Ràpita

"En los próximos años, los usuarios apostarán por la calidad y los servicios"

Joan Pere Gómez comenta que, "la Ley de puertos ha de dar respuesta a los retos de futuro. Precisamente, uno de los elementos estratégicos de la nueva Ley es el crecimiento de la náutica deportiva como elemento dinamizador turístico en los próximos años".

Respecto al Plan de puertos, el gerente de Ports de la Generalitat explica que, "el objetivo de este Plan es consolidar y reforzar el papel de las instalaciones portuarias como motor de desarrollo económico y generación de empleo, con un compromiso total por la sostenibilidad ambiental. También hay que mejorar la oferta de alquiler de servicios náuticos y potenciar las actividades náuticas como activos turísticos. Asimismo, se debe hacer un esfuerzo por crear plataformas unificadas de gestión, promover economías colaborativas y potenciar la náutica de base".

Los principales retos de este Plan en el sector náutico son potenciar el uso de las embarcaciones y diversificar la oferta de servicios en los puertos.

Los retos sobre la demanda creciente de embarcaciones de turismo náutico y las perspectivas a medio plazo, ocupan una parte de los planes de Ports de la Generalitat, sobre todo, ante la evolución de las tendencias cambiantes del sector. Al respecto, Joan Pere Gómez Comes, habla de un mundo globalizado con una sociedad madura y concienciada con el consumo de servicios de calidad y productos sostenibles, tendencia que ha provocado la adaptación del modelo del sector náutico a la nueva demanda del mercado. Según Gómez Comes, "en los próximos años los usuarios apostarán por la calidad y los servicios. Cada vez tendrá más salida el uso compartido de embarcaciones ante la compra de un derecho de uso exclusivo a largo plazo, así como las



Puerto de Palamós



Puerto de Vilanova i la Geltrú

"El Plan de puertos tiene que consolidar y reforzar el papel de los puertos como motor de desarrollo económico y generación de empleo, con un compromiso total por la sostenibilidad"

fórmulas de renting y leasing náutico. Además, los compradores de barcos apostarán por la compra verde, con embarcaciones más respetuosas con el medio marino. A medio plazo la proyección de los subsectores náuticos se encaminará a ofrecer más calidad de servicios y a apostar por la sostenibilidad”.

Por lo que respecta a la renovación de las concesiones de explotación de las dársenas deportivas, el gerente de Ports de la Generalitat nos avanza que, “se contemplan nuevas fórmulas para el uso de las instalaciones náuticas. Se valoran nuevos servicios como la multipropiedad, los alquileres, los chárter, el fomento del deporte náutico, la adaptación de las instalaciones portuarias al cambio climático y la política de acercamiento de las instalaciones náuticas a la ciudadanía. Nuestro objetivo es convertir los puertos catalanes en puertos del siglo XXI en los que disfruten el máximo número de ciudadanos”.

La costa catalana cuenta con 33.000 amarres deportivos. La nueva ley de puertos quiere ofrecer un número razonable de



Puerto de L'Ametlla de Mar

amarres destinados a la náutica popular y, a su vez, dar respuesta al aumento de los barcos de gran eslora. También se incorpora la identificación de los puertos deportivos por categorías según el grado de calidad y servicio que ofrecen las instalaciones, que se desarrollará a través

de un reglamento. Se trata de un sistema de clasificación análogo al que se aplica en el sector hotelero con el sistema de estrellas, con el objetivo de promover las actividades náuticas, recreativas, deportivas y culturales asociadas para fomentar la navegación. 

Éxito de las rutas de chárter náuticos con base en el puerto de Sant Carles de la Ràpita

La empresa mallorquina Cruesa ha trabajado este verano la actividad de chárter por primera vez en la península con el puerto de Sant Carles de la Ràpita. La empresa ha comenzado con un catamarán de 13 metros de eslora, un velero y un yate a motor los dos de 10 metros de eslora, a pesar de que la empresa tiene capacidad para operar 17 embarcaciones de alquiler.

La actividad, que se inició el pasado mes de junio y se enmarca entre las líneas estratégicas establecidas en el acuerdo de colaboración institucional que se firmó en noviembre de 2016 bajo la marca Delta Ebre Port, ha tenido muy buena acogida en el sector.

Sant Carles de la Ràpita tiene una buena conexión con las Islas Baleares y uno

de los objetivos de la actividad es establecer nuevas rutas entre los puertos ebreños y los puertos de Castellón con la isla de Mallorca. Se han creado dos itinerarios, la ruta norte, que transcurre por los puertos de L'Ampolla, L'Ametlla de Mar y Calafat y, la ruta sur, que va desde el puerto de las Cases d'Alcanar, pasando por puertos de Castellón, como por ejemplo Vinaroz, Benicarló, Peñíscola y las Fuentes, hasta las Islas Columbretes.

Los itinerarios para las embarcaciones recreativas de alquiler se han diseñado teniendo en cuenta el posicionamiento y liderazgo internacional de Sant Carles Marina, que se ha definido como puerto base y punto de salida de las nuevas rutas de chárter náuticos. El puerto de la Ràpita dispone de 1.500 amarres depor-

tivos entre Sant Carles Marina y el Club Náutico, cifra que lo posiciona como líder en la actividad náutica en la Costa Dorada y las Tierras del Ebro.

Cruesa es una empresa familiar de Mallorca que lleva 38 años en el sector de los chárter náuticos. Esta es la primera vez que la empresa opera en un puerto base de la península. Cruesa ha apostado por Sant Carles Marina porque es una instalación náutica de primer nivel, preparada técnicamente, integrada en el entorno del delta del Ebro, que prioriza la sostenibilidad en sus instalaciones. El otro punto fuerte es la distancia de 105 millas que hay entre el puerto y la isla de Mallorca. Esta proximidad facilita las rutas para las embarcaciones de recreo de alquiler. 

El Puerto de Huelva afianza sus relaciones comerciales y logísticas con Marruecos

La Autoridad Portuaria de Huelva ha participado en una misión comercial a Casablanca (Marruecos) en la que han mantenido un encuentro con la directora General de la Agencia Nacional de Puertos de Marruecos, Nadia Laraki, dando así continuidad a los contactos iniciados hace años con el país vecino.

Esta visita responde, además, al compromiso adquirido hace un año entre la Autoridad Portuaria de Huelva y el Ministerio de Transporte, Equipamiento y Logística marroquí, para promover el hermanamiento de los puertos de Huelva y Casablanca, así como la creación de un grupo de trabajo conjunto entre el Ministerio y la APH para el desarrollo de proyectos comunes.

En esta delegación han participado el director de la Autoridad Portuaria de Huelva, Ignacio Álvarez-Ossorio, el vicepresidente de la entidad, Antonio Ponce, y los jefes de los Departamentos Comercial y de Desarrollo de Negocio del Puerto de Huelva, Manuel Vega y Jaime Beltrán, que han mantenido diversos encuentros en la sede de la Agencia Nacional de Puertos de Marruecos en Casablanca con el objetivo de afianzar las relaciones comerciales y logísticas entre ambas entidades en una zona estratégica.

Con esta misión se constata el potencial del Puerto de Huelva como referencia para la conexión de los puertos marroquíes del Atlántico con Europa y se hace patente el compromiso entre ambas partes de continuar trabajando para explotar este potencial y explorar fórmulas de colaboración conjunta. 

El gasóleo pesquero es más caro este año que en el 2016

Los precios del gasóleo pesquero son más altos en este año que los del 2016. En lo que va de un año, según un informe de la Federación de Cofradías de Pescadores, el precio más bajo es de 0,39 euros y el más alto es de 0,51. Estos precios son más bajos a los del 2014, en el que la cotización más baja era de 0,56 y el más alto de 0,69. En el 2015 eran de 0,41 el más bajo y 0,58 el más alto. No obstante, los precios medios del 2017 son más altos que los del 2016 que situaban en 0,30 el más bajo y 0,51 el más alto. Estos precios, obtenidos a partir de las informaciones de cerca de 100 Cofradías, son un instrumento importante de cara a la negociación de precios a la baja. 

tunaBraid
by itsaskorda

Cuerda especial para atuneros:
Eficacia con garantía y seguridad.



Polig. Kareaga 1, Pab.2
48.270 Markina (Bizkaia) SPAIN
Tel. +34 94 6169408 Fax. +34 94 6169410
E-Mail: itsaskorda@itsaskorda.es

itsaskorda

El Salón Náutico más innovador y más tecnológico

La Fira de Barcelona celebró la 56 edición del Salón Náutico de Barcelona con un 11 % más de oferta de embarcaciones en una tónica de recuperación, después de haber perdido hasta un 70 por ciento de mercado, pero con una recuperación, en lo que va de años del 9,7%. Un total de 275 expositores contó la feria, repartidos en 23.000 metros cuadrados, con firmas como Beneteau, Jeanneau, Yamaha o Zodiac, entre otras.

Fotos: J.R.V.

En su 56 edición ha reunido 275 expositores, un 7% más que en 2016, que han ocupado 23.000 m² de espacio neto (+11%), y ha exhibido en los muelles de la Fusta y d'España más de 700 embarcaciones, de las cuales 180 a flote (+11%).

Según el presidente del salón, Luis Conde, "este año se ha registrado una intensa actividad comercial en los stands de los expositores, donde se han generado ventas, contactos y nuevas operaciones. Un volumen de negocio -en la feria se genera el 50% de las ventas anuales del sector- que ha ido acompañado de una importante asistencia de visitantes con capacidad de compra".



Se pudieron ver tecnologías como las de comandar una embarcación a través de un reloj inteligente, visualizar el fondo marino desde el teléfono móvil o recibir un aviso si el ancla se ha movido



Un total de 275 expositores contó la feria, repartidos en 23.000 metros cuadrados, con firmas como Beneteau, Jeanneau, Yamaha o Zodiac



Esta mejora de las ventas se notó en el propio Salón. Tampoco son los tiempos anteriores a la crisis económica, en el que los propietarios renovaban sus barcos en periodos muy cortos, la oferta flotante mejoraba con materiales cada vez más eficientes, y el sector contaba con un volumen importante de embarcaciones de ocasión y de segunda mano. La recesión tocó de lleno en la náutica y el sector intentó sobrevivir con las embarcaciones de ocasión o de segunda mano. Ahora el sector de barcos nuevos repunta. Y, el mercado del charter creció un 23,5% de enero a agosto equiparando el crecimiento de los barcos a vela con los de motor.

La organización volvió a esforzarse en dar a conocer que la náutica es accesible a todos los bolsillos. “El 90 por ciento de la flota de embarcaciones en España tiene menos de 9 metros y esto se traducía en que 180 barcos eran mayores que eso, en el propio Salón”, dijo Luis Conde, presidente del Salón Náutico. El número de titulados también va en aumento, alcanzando las cifras de los años dorados de la náutica, cuando las ventas eran diez veces mayores. El año 2016 se cerró con 30.00 nuevas licencias de patrón y en lo que va de año se cuenta con 11.000. Las matriculaciones ya dieron cuenta del repunte con un total de 3099, un 13% más que en el mismo periodo del año anterior. Cataluña con el 23,7 por ciento es el territorio con mayor cuota de mercado

Una muestra de innovación

En esa premisa que en la innovación está el desarrollo del sector se dio cuenta de que es posible comandar una embarcación a través de un reloj inteligente, visualizar el fondo marino desde el teléfono móvil o recibir un aviso si el ancla se ha movido aun-

que estemos a kilómetros de distancia. Estas fueron algunas de las innovaciones tecnológicas que se pudieron ver. Novedades que se dirigen a crear barcos cada vez más conectados a través de todo tipo de dispositivos móviles que se convierten en auténticas pantallas de navegación. Durante los cinco días del certamen, se exhibió una de las primeras embarcaciones conectadas disponibles actualmente en el mercado, el Rodman Spirit 31. A través de varios sensores y dispositivos, se puede conocer a tiempo real y vía remota diversos parámetros del barco como el nivel y el estado de las baterías, posibles vías de agua, la temperatura en la sala de máquinas y otras estancias del buque, si hay riesgo de hundimiento por acumulación de agua, o la presencia de personas u objetos en la interior, entre otros.

Igualmente, la tecnología aplicada a la navegación ya permite controlar desde el móvil los motores, la calefacción y el aire acondi-

cionado o la televisión, y realizar maniobras de atraque o pilotar la embarcación vía remota e incluso gobernar la nave a través de un reloj inteligente.

El mundo de las apps también desembarca en la industria náutica. Se presentará, por ejemplo, la nueva aplicación móvil SmartBoat que permite consultar a través del teléfono móvil o la tableta diversas funcionalidades de seguridad tales como la localización GPS, la sentina (el espacio del fondo de la nave donde se recoge el agua que entra por los lados y las cubiertas), los golpes al buque, la batería, pero también conocer parámetros de navegación como la velocidad, el rumbo o el viento.

Otra aplicación es EasyPort, que ofrece un amplio catálogo de servicios al navegante como información de los puertos más cercanos, puntos de reparación y mantenimiento de embarcaciones, seguridad o meteorología. 🌊



Haizea Wind pondrá en marcha una planta de fabricación de torres eólicas en el 2018

Haizea Wind pondrá en marcha en el primer trimestre de 2018 una planta de fabricación de torres eólicas marinas en el Puerto de Bilbao que, con una inversión de 55 millones de euros, supondrá la creación de 300 empleos directos.

La consejera vasca de Desarrollo Económico, Arantxa Tapia; el diputado general de Bizkaia, Unai Rementería; el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, y el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Asier Atutxa, asistieron al acto oficial de colocación de la primera piedra de la planta.

Esta instalación, con 48.800 metros cuadrados de superficie, está ubicada en una parcela de cerca de 77.000 metros cuadrados en el muelle AZ-2 de la ampliación del Puerto de Bilbao, y tiene una capacidad de fabricación de 180 torres offshore al año. Una torre offshore estándar está compuesta por tres tramos, con lo que la planta de Haizea Wind fabricará 540 tramos al año, de unos 50 metros de longitud

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha adjudicado, por 17,6 millones de euros, la construcción de la nave con un plazo de ejecución de siete meses y medio, mientras que Haizea Wind invertirá 37,4 millones en el equipamiento industrial y la puesta en marcha de la planta.



La consejera vasca de Desarrollo Económico, Arantxa Tapia, el Consejero de Medio Ambiente, Iñaki Arriola, el diputado general de Bizkaia, Unai Rementería; el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, y el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Asier Atutxa, asistieron al acto oficial de colocación de la primera piedra de la planta.

cada uno de ellos, lo que aportará al Puerto de Bilbao cerca de 107.000 toneladas de tráfico de mercancía al año.

El presidente de Haizea Wind, Dámaso Quintana, ha señalado que la planta que se construye en el puerto vizcaíno será "la mejor fábrica de Europa para el mercado eólico offshore" y que operará en el primer trimestre de 2018 "con los mayores estándares de calidad y productividad".

Ha afirmado que en el periodo 2018-21 se instalarán en el mundo 3,5 gigavatios de torres eólicas offshore, lo que equivale a unas 400 torres al año, cuando la capacidad de Europa es de 300, por lo que "durante un espacio de tiempo habrá una demanda superior a la oferta existente".

Quintana ha asegurado que a pesar de la entrada en funcionamiento de otras fábricas de competidores, la nueva planta de Haizea Wind, por su ubicación y capacidades, posi-

cionará a su compañía "a la cabeza en la competencia para cubrir este mercado".

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha adjudicado, por 17,6 millones de euros, la construcción de la nave con un plazo de ejecución de siete meses y medio, mientras que Haizea Wind invertirá 37,4 millones en el equipamiento industrial y la puesta en marcha de la planta. La planta, además de torres eólicas podrá fabricar otras piezas de gran tamaño usadas en los parques eólicos marinos, como monopiles y piezas de transición, para lo que empleará chapa de acero al carbono entregada desde las acerías cercanas, bridas de acero y elementos internos eléctricos y mecánicos.

La planta permite fabricar a pie de muelle, eliminando las dificultades de transporte terrestre debido a las dimensiones de las piezas, y está preparada para la fabricación de torres eólicas terrestres, en caso de que el mercado lo demande. 

Apuesta estratégica

La consejera Arantxa Tapia ha mantenido, por su parte, que trabajar para que la industria siga siendo "el pilar" de la economía vasca pasa por atender a las empresas que "están pasándolo mal" y también por apoyar a proyectos como el de Haizea Wind, que "son relevantes para el país".

Ha afirmado que una de las apuestas estratégicas industriales de Euskadi es la energía, y dentro de ella la eólica, y tras destacar la importancia actual de este sector, con 105 empresas que facturan 7.322 millones de euros, ha señalado que en el futuro también será una de las industrias más "relevantes".

El diputado general de Bizkaia, Unai Rementeria, ha destacado que la planta, que se suma a otros proyectos e inversiones conocidas en los últimos dos años, creará "empleos de cali-



dad" y ha considerado que la economía está en su "mejor momento".

Rementeria ha afirmado que se está "saliendo de la crisis", pero ha pedido "muchísima prudencia" porque "sigue habiendo gente que lo está pasando mal" y empresas que "tienen problemas", aunque ha considerado que inversiones como la de Haizea Wind ofrecen "confianza para avanzar e ir adelante".



Roxtec

**"EL SELLO QUE GARANTIZA
SU COMPETITIVIDAD"
25 años de garantía**

El sistema de sellado de cables y tuberías líder en el mundo

- Protección contra agua, fuego, gas, interferencias electromagnéticas (EMC) y descargas eléctricas (BG)
- Precios especiales para barcos completos
- Recompra del material sobrante para barcos completos
- Servicio y asistencia en todo el mundo
- TODOS los certificados necesarios de TODAS las principales entidades certificadoras mundiales

**El 80% de todos los barcos en
el mundo confían en Roxtec**

Consulte con: **Juan Manuel Cano**
juan.cano@roxtec.com
607 041 050



www.roxtec.com



Los pasajeros navegarán de forma más segura en la mar

La europarlamentaria Izaskun Bilbao ha sacado adelante una propuesta que trata de mejorar la seguridad de los pasajeros del transporte marítimo ofreciendo datos homogéneos a los servicios de rescate en caso de accidente en toda la unión y haciéndolo desde el más escrupuloso respeto a la privacidad y a la normativa europea de protección de datos.

Así este acuerdo con el Consejo se centra en las nuevas reglas para digitalizar el registro de pasajeros de buques y ofrecer datos completos a los servicios de rescate para mejorar su operatividad. Así protegemos el derecho, y respondemos también a la necesidad de los familiares a disponer de una información constatada y segura en situaciones de emergencia y angustia. Según Bilbao, “este informe quiere aportar además al objetivo compartido de legislar mejor, de eliminar obstáculos gracias a normas más simples, porque en este concreto aspecto de los datos de los pasajeros la dispersión normativa, los condicionantes organizativos y la distancia que había entre lo que planteaban las normas y lo que permite la tecnología era, inaceptable. Una brecha que además de penalizar la eficacia en una posible operación de rescate, abonaba la inseguridad jurídica”.

El propósito es hacer que el número exacto de pasajeros y otra información útil este inmediatamente disponible para los servicios de búsqueda y salvamento en caso de un accidente



El Parlamento Europeo apoya mejorar la seguridad de los pasajeros del transporte marítimo ofreciendo datos homogéneos a los servicios de rescate.

El propósito es hacer que el número exacto de pasajeros y otra información útil, esté inmediatamente disponible para los servicios de búsqueda y salvamento en caso de un accidente. En la actualidad, se pueden perder valiosos minutos porque los datos de las personas a bordo son almacenados por la compañía naviera. El centro de búsqueda y rescate tiene que pedir a la persona de contacto de la compañía la información necesaria. En forma digital, la información será directamente accesible.

Para facilitar la asistencia a las víctimas y sus familiares, los datos registrados incluirán la nacionalidad de los pasajeros. La normativa vigente obliga a la compañía naviera a registrar el nombre, la fecha de nacimiento, el sexo y, si así lo desea el pasajero, la necesidad de asistencia especial en caso de emergencia. Además se añade la posibilidad voluntaria de que el pasajero incluya un número telefónico de contacto para casos de emergencia.

Con arreglo a los nuevos requisitos, los datos se enviarán a la autoridad competente en formato electrónico dentro de los 15 minutos siguientes a la salida del buque.

Pueden utilizarse dos medios de transmisión, la Ventanilla Única Nacional o el Sistema de Identificación Automática sujeto a ciertas condiciones. Los avances en el desarrollo de las ventanillas únicas nacionales sirvan de base para impulsar una ventanilla única europea en el futuro.

El acuerdo se caracteriza además por su capacidad para ofrecer soluciones y flexibilidad y contempla situaciones específicas para travesías breves que afectan a Alemania, Dinamarca y Suecia. En estos casos se aceptará la transmisión de datos hasta una hora después del comienzo del viaje. La privacidad y la protección de datos queda garantizada por la inmediata destrucción de estas listas de pasajeros automáticamente y sin demora injustificada en cuanto concluya el viaje y los datos dejen de ser necesarios para apoyar a los servicios de rescate en un accidente, emergencia o para su uso en causas judiciales. Los Estados miembros dispondrán de cuatro años para realizar la necesaria transición tecnológica y organizativa y otros dos a partir de la entrada en vigor de la Directiva para incorporar las nuevas normas en su legislación nacional. 

El sector marítimo reclama una regulación inteligente para aprovechar las oportunidades de la navegación autónoma

Varios representantes del sector naval han reclamado en el Parlamento Europeo que acometa una regulación inteligente para aprovechar las oportunidades que ofrece al sector del transporte la navegación autónoma. La puesta en servicio de buques gobernados por control remoto o parcial o totalmente autónomos es ya posible técnicamente, puede reducir drásticamente los costes de operación, acelerar la reducción de emisiones y aportar competitividad, vía reducción de costes logísticos, a toda la economía de la Unión Europea.

Estas aportaciones se produjeron en el marco de un seminario organizado por la vicepresidenta del Grupo ALDE y miembro de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo Izaskun Bilbao Barandica. El objetivo de la iniciativa, ha señalado la Vicepresidenta de ALDE, es precisamente recoger impresiones y experiencias para preparar los trabajos legislativos que, en los próximos meses emprenderán las instituciones comunitarias para atender esta realidad. El encuentro ha sido clausurado por la Comisaria de Transporte Violeta Bulc ha insistido en la necesidad

de liderar desde la Unión este proceso de cambio y ha puntualizado que "anticiparse al cambio significa que Europa liderará no sólo en la tecnología, sino también en los modelos empresariales y sociales. Veo un enorme potencial para la automatización del transporte marítimo pero debemos traer a bordo del cambio a todos, especialmente a la gente de mar. Es la clave para situar la navegación dentro del sistema de transporte multimodal integrado de mañana".

La titular de la cartera europea de transporte ha agradecido específicamente Izaskun Bilbao Barandica la organización de este seminario porque "ha puesto en la agenda europea un asunto sobre el que nadie quiere hablar. Ha sido la primera en poner este asunto en la agenda europea". La eurodiputada vasca que ha organizado el encuentro ha recordado que el libro Blanco del transporte europea ya anticipa el papel que tecnología e innovación juegan para "mantener la competitividad del sector de los transportes europeos en el mercado mundial y situarlo en la vanguardia".


OLIVEIRA
Experienced ropemakers since 1825

find more at
oliveirasa.com



Main Office and Factory
Rua do Outeiro nº 906, 4475-150 Gemunde - Portugal
Phone: +351 229 434 900 | Fax: +351 229 434 949
Email: cos.mala@oliveirasa.pt

Oporto Branch
R. Eng. Ezequiel de Campos, 58 a 94, 4100-228 Porto
Phone: +351 226 165 360 | Fax: +351 226 178 323

Lisbon Branch
Urbanização da Portela, Avenida da República, 1 a 1A
2685-232 Portela Lrs
Phone: +351 219 457 620 | Fax: +351 219 441 932

Aveiro Branch
Av. dos Bacalhoeiros 3830-553 Gafanha da Nazaré
Phone: +351 234 365 628 | Fax: +351 234 362 115

 **WireCo**
WorldGroup

Sorkidxe eta kriela

Texto y fotos: Iñaki Garro

Sorkidxe: Con este nombre denominamos en Bermeo la almohadilla que utilizaban las mujeres que vivían en los puertos marítimos del Cantábrico en tiempos pasados y que se colocaban en la cabeza para el traslado de pesos en ella. Utilizaban cualquier prenda que llevaban debajo del brazo y a veces el propio delantal debidamente acomodado.

Cestas grandes (Sardin otzarie), barriles, leña, carbón y cualquier peso. La utilizaban como apoyo o protección para evitar rozaduras y daños en el traslado de estas cargas. Se cuenta que algunas tenían fuerza y capacidad hasta para llevar hasta 50 kilos y poder agachar para coger cualquier objeto del suelo, tanta era la habilidad y dominio que adquirían con la cabeza, que incluso algunas mujeres bailaban con un objeto encima, manteniendo el equilibrio. Es justo reconocer que actualmente se recomienda no manejar pesos de más de 15 kg. en las mujeres y 25 kg en los hombres.

A pesar del siglo en que vivimos, en algunos lugares, se sigue utilizando, bien por negación a los nuevos métodos o simplemente por mantener una tradición.

En esos años el transporte mecánico apenas existía o era muy rudimentario, y casi siempre el acarreo de las cargas se hacía físicamente y con la dificultad añadida del pavimento irregular de las calles y vías de comunicación entre pueblos; la manipulación y el transporte de las mercancías que realizaban eran muy variados, dependiendo a las necesidades de abastecimiento de determinados productos de consumo.

El estudio de la almohadilla que utilizaban las mujeres permite conocer el gran trabajo físico que realizaban



Bermeo 1937

El estudio de esta prenda nos llevó a analizar en profundidad el trabajo físico e intelectual que realizaban las mujeres, en las tareas domésticas, en la administración económica familiar, en la crianza y en la educación de los hijos.

En 1930 se fundó la Casa del Niño en Bermeo, para cuidado de criaturas, mientras las madres trabajaban. Esto alivió bastante la tarea de estas mujeres y que gracias a ellas mantenemos viva la memoria del tiempo.

Desde tiempos atrás, ya en el siglo XVIII y XIX, la actividad principal en Bermeo era la pesca y la navegación, donde los hombres se au-

sentaban mucho tiempo del entorno familiar y debido a esta circunstancia los maridos daban poder a la esposa para que en su ausencia pudieran gestionar y tomar decisiones difíciles, tanto en lo familiar o patrimonial.

De esta circunstancia creemos que nació el matriarcado y el carácter de la mujer bermeana.

Si tan duro era el trabajo de desplazamiento de pesos que realizaban con la cabeza, no menos duro fue su utilización intelectual para llevar la administración familiar, por los escasos recursos económicos que tenían en esos tiempos.

EN LA VENTA DE PESCADO

Aprovechando la temperatura nocturna a fin mantener el pescado fresco para vender a las primeras horas de la mañana en los pueblos cercanos, eran capaces de recorrer muchos kilómetros por los caminos de noche. Mungia a 10 kms era destino habitual.

A veces intercambiaban el pescado por otros productos del caserío y en otras aprovechaban el regreso para recoger madera de los bosques cercanos, para la cocina de casa.

EN LOS BARCOS PESQUEROS

A las mujeres que desarrollaban estos trabajos se les llamaba Neskaitillas ; ayudaban en la descarga del pescado, en las tareas de pertrechar la embarcación para determinadas modalidades de pesca, a elaborar anchoas en salazón en barriles para utilizar como cebo en la pesca de besugo, palometa etc.; al abastecimiento de víveres para determinadas singladuras, a la limpieza de cajas de pescado que retiraban de la fábricas, al arreglo de redes. También asistían y colaboraban en la subasta de pescado y retiraban dinero de los bancos (txanteles) para repartir las ganancias por la venta de pescado entre la tripulación Incluso ante la convocaban a los armadores para las



Bermeo: Antoni y Petra Telletxea (J. Uriarte)

reuniones que se realizaban en la lonja que disponía cada embarcación embarcación.

EN LOS BARCOS DE CABOTAJE

También denominados buques costeros, que

El trabajo del hombre en la mar hacía que la mujer contase con gran responsabilidad en los trabajos en el puerto, en las conservas, en el transporte de mercancías, en labores de limpieza

estaban diseñados para navegar en aguas poco profundas. Bermeo en esa época era un puerto muy importante y recalaban bastantes buques con diversas mercancías, sobre todo carbón para abastecimiento de barcos pesqueros de propulsión de calderas de vapor. Aquí la mujer tuvo un papel muy relevante ya que colaboraban en la descarga del carbón, utilizando su capacidad física, sorteando una pasarela con pesos de hasta 50 kilos encima de la cabeza. La remuneración que recibían por este trabajo, muchas veces no era la moneda, sino una cantidad determinada de carbón, que se calculaba en función de las horas trabajadas. Esta mercancía era muy estimada por el alto valor que tenía para cocinar y para el mantenimiento de las cocinas de chapa en el invierno y de esta forma mantener caliente la casa.

EN LAS FÁBRICAS DE CONSERVA DE PESCADOS

El trabajo en las fábricas era duro, siendo los horarios de siete de la mañana a una de la tarde y luego hasta el anochecer. Las labores que realizaban consistían en la limpieza del pescado, su cocción o fritura, descabezado y envasado en barriles o posteriormente en latas. La elaboración de salazones de pescado es una de las técnicas más antiguas de conservación de alimentos y se cree que fue instaurada en los tiempos de los fenicios, griegos y romanos.

Y además muchas madres hacían un pequeño receso, para dar pecho a su criatura.



Bermeo: Descarga de carbón

EN TAREAS DE LAVADO DE ROPA

Estas mujeres después de terminar su jornada laboral en determinados días de la semana, acudían a los riachuelos para lavado de la ropa y de regreso llenaban garrafas con agua, porque en aquellos tiempos no se disponía de agua en las casas.

Desde estas líneas queremos manifestar nuestro reconocimiento y agradecimiento a la labor que desarrollaron estas mujeres, que gracias a ellas, mantenemos viva la historia de nuestro pueblo, que es rica y muy variada.

Kriela

Otro término bermeano era el que definía a una madera rectangular con rebordes en los tres lados del cuadrilátero. Se utilizaba para encebar los anzuelos de los palangres y mantener enrollados hasta su lanzamiento al agua.- El palangre consiste de un cordel largo y grueso del cual penden unas cuerdas más finas con anzuelos en los extremos para la pesca de merluza, besugo, palometa, etc., a este palangre se le dominaba de fondo y para elaboración del mismo, cada patrón tenía su técnica, y daba instrucciones a los lonjeros, facilitando las medidas de largura de la cuerda delgada, cantidad de anzuelos etc.

A las personas que realizaban el trabajo de encebar los anzuelos de los palangres se les llamaba, lonjeros o bodegueros, porque hacían su actividad en lonjas que para tal fin disponían los armadores de los barcos pesqueros, bien en propiedad o alquilados.

La labor de lonjeros consistía, en realizar los aparejos de pesca, desenredar los palangres, mantener los pertrechos y la lonja en buen estado y ayudar en las descargas de pescado .

Su sueldo consistía en una cuarta o media parte de la que le correspondía al arrantzale de la embarcación más el parte de pesca.

A principios del siglo XX la modalidad de la pesca de merluza, besugo y palometa era una actividad muy rentable para la clase arrantzale, se cotizaba muy bien en la lonja de pescado, circunstancia por la cual se le daba mucha importancia a la elaboración de encebar los anzuelos en los krieles.

El aprendizaje de la elaboración de encebado de palangres se empezaba desde una



Preparando el palangre en la Kriela

A las personas que realizaban el trabajo de encebar los anzuelos de los palangres se les llamaba, lonjeros o bodegueros, porque hacían su actividad en lonjas que para tal fin disponían los armadores de los barcos pesqueros

edad muy temprana, muchos niños antes de acudir a la escuela se levantaban a las seis de la mañana y con solo siete años, asistían a las lonjas para adquirir conocimientos de dicha tarea; los armadores tenían muy presente los conocimientos de esta actividad para el primer embarque en los pesqueros.

Para cada singladura de pesca se necesitaba muchos krieles encebados para rentabilizar las capturas, y para conseguir y reunir la cantidad necesaria, se contrataba a la gente para ayudar al lonjero, el pago de este servicio se hacía por cada Kriel encebado, más parte de la pesca conseguida. 



Entre los cestos y la cabeza: Sorkidxe

Hierro cántabro para una historia naval

*Texto y fotos:
Alberto López Echevarrieta*

A orillas del río Miera, en la Cantabria profunda, se llegaron a fabricar a miles anclas y cañones con destino a los barcos que surcaban mares y océanos en rutas comerciales no siempre seguras. En el término de La Cavada hubo cuatro altos hornos, dos de ellos el *San José* y el *Santa Teresa* construidos en el siglo XVII, y otros dos, el *Nuestra Señora del Pilar* y el *Santa Bárbara*, en el siglo XVIII. En la vecina Liérganes había otros dos, el *Santo Domingo* y el *San Francisco*, considerados como los primeros de la península ibérica. La actividad que se produjo en la zona ha sido injustamente tratada por la historia y eso que muchos de los navíos equipados con el material aquí producido intervinieron activamente en hechos tan jaleados como la mismísima Batalla de Trafalgar.

La Cavada fue un conjunto industrial que incluía una serie de dependencias, la mayor parte de las cuales se ubicaba en el cauce del Miera. En el curso alto de este río se encontraba el Resbaladero de Lu-



Museo de la Real Fábrica de Artillería de La Cavada

nada por donde se deslizaron innumerables troncos de árboles con destino a la obtención del carbón vegetal que alimentaría los altos hornos. Las fábricas de Liérganes, La Cavada y Valdelazón disponían de sus respectivas presas y cauces, correspondiendo el último tramo al embarcadero de Tijero. El área industrial de la bahía santanderina se contemplaba con el as-

tillero de Guarnizo y el puerto de Santander. Las piezas de artillería que salieron de este apenas conocido rincón cántabro tenían una doble misión: Defender las fortificaciones portuarias de las colonias y armar a los buques encargados de salvaguardar las líneas comerciales establecidas con los puertos americanos y asiáticos.

A orillas del río Miera se montaron los primeros altos hornos españoles en los que se fabricaron útiles para los astilleros de Guarnizo



Ancla fabricada en la factoría de Marrón (Ampuero).

Cañones cántabros intervinieron en la Batalla de Trafalgar



Cañón de 48 libras fabricado en La Cavada.

Protección del comercio naval

El principal cliente que tuvo La Cavada fue la Marina. Téngase en cuenta que, aún en el siglo XIX, en plena guerra napoleónica, un solo navío de línea portaba más cañones que un ejército de 100.000 hombres. En el siglo XVI los mares estaban surcados principalmente por galeones que se dedicaban al comercio. Aquellos buques, con altos castillos de proa y popa, eran prácticamente inexpugnables. Lo sabían muy

bien los piratas que en más de una ocasión habían intentado el abordaje sucumbiendo ante la fuerte artillería que portaban, en la mayor parte de los casos compuesta por 30 a 40 cañones.

Para dificultar aún más cualquier intento de conquista los galeones navegaban en grupos y siempre escoltados por otros navíos preparados ex profeso para acciones bélicas. Así se constituyeron aquellos pasillos comerciales que se conocieron como *Carrera de Indias* que unían los países europeos con las colonias americanas, y el *Ga-*

león de Manila, que hacía el itinerario Aca-pulco-Islas Filipinas.

Se ha escrito mucho en torno a los hundimientos y apresamientos que sufrieron estos barcos. Sin embargo, este tipo de transportes marítimos tuvo, en general, resultados satisfactorios. Un estudio llevado a cabo en el Archivo de las Indias de Sevilla asegura que el 90% de los galeones acabaron sus días en el desguace, el 9% naufragó por causas naturales y sólo el 1% fue apresado.

Las anclas de los navíos se fabricaban en la factoría de Marrón (Ampuero)



Munición utilizada por los cañones de La Cavada.

El apresamiento y hundimiento de navíos comerciales no fue tan frecuente como se nos ha hecho ver



Sección de uno de los navíos armados en Cantabria.

Mil cañones al año

En aquella época, los astilleros del Cantábrico gozaban de gran fama y de ahí que en ellos fuera continua la construcción de galeones, sobre todo en la localidad de Guarnizo. En un siglo aumentó considerablemente la producción de barcos, diseñándose modelos a cual mayor. Se llegó a las 1.600 toneladas de desplazamiento y 90 cañones. Es el caso del *Nuestra Señora de la Concepción* y de las *Ánimas*, nave capitana de la Armada del Océano, un magnífico ejemplar que fue botado en 1687 en el astillero de Colindres.

Las grandes potencias europeas rivalizaron en la construcción de navíos de carga y ataque hasta el punto de que ya en el siglo XVIII se llegó a definir un tipo ideal para surcar mares y océanos, el navío de línea, protagonista absoluto de la navegación del nuevo siglo. Se trataba de un buque equivalente a lo que hoy son los portaaviones. Protegían a las fragatas o corbetas en sus travesías con la artillería de sus más de 60 cañones. Sus responsables confiaban en que los más de 60 centímetros de grosor del casco les proporcionaba una enorme seguridad. Era prácticamente imposible hundir a aquellas fortalezas, con tres palos y velas cuadradas, que disponían de dotaciones entre los 600 y 1.000 hombres.

Sólo en el siglo XVIII se construyeron en nuestro país más de 300 navíos de línea de

estas características, al margen de otros buques menores como fragatas y corbetas. Uno de ellos fue el *Santísima Trinidad*, considerado el mayor navío del mundo. Realizado en madera de caoba tenía un arqueo de casi 5.000 toneladas, 220 pies de eslora, 140 cañones y 1.071 hombres. Dado que La Cavada era la principal suministradora de la Marina, es fácil comprender la febril actividad de este alto horno. En ocasiones llegaron a producir mil cañones al año.

La distribución de los cañones en los barcos variaba ligeramente, si bien lo normal era que en cada cubierta se utilizaran cañones del mismo calibre a fin de que no hubiera confusiones en la elección de las balas. Además de las convencionales se usaba la doble bala, cuya misión era perforar el casco enemigo, así como las palanquetas y cadenetas dirigidas contra los palos, jarcia y velamen, con la pretensión de impedir la maniobrabilidad del enemigo.



Fabricación de anclas en la factoría de Marrón.

La Marina fue el principal cliente de este conjunto industrial al que la Historia no le ha hecho justicia

Finalmente las balas huecas y llenas de metralla eran destinadas a sembrar el caos entre el personal de cubierta.

La Real Fábrica de Artillería de La Cavada

Los primeros cañones de hierro españoles salieron de los altos hornos erigidos por Juan Curtius en Liérganes el año 1628. En la fundición se utilizó mineral de las minas de Peña Cabarga y las innovaciones introducidas por Jorge de Bande, Julio César Firrufino y Gil Engelberto de Heuveforge, que permitían un aligeramiento del 35% en el peso de los cañones, así como una gran mejora en la calidad. Estos “cañones aligerados” fueron los mejores del mundo durante más de un siglo merced a la combinación de la goethita y hematita de Somorrostro, y la hematites parda u oligisto de Peña Cabarga.

Algunos ejemplos de cañones “de la casa” se exhiben en el Museo de la Real Fábrica de Artillería de La Cavada, cerca de Liérganes, en Cantabria, donde se rinde culto al trabajo realizado por unos artesanos que operaron en el primer alto horno de la península gracias al buen saber de un grupo de flamencos que montaron la industria a orillas del río Miera para aprovechar su caudal de agua. El fuego fue avivado gracias a la madera de los árboles del Valle de Pas que quedó totalmente desforestado. El alto horno de La Cavada se



Maqueta del Real Felipe, el mayor buque de guerra.

complementaba con el trabajo realizado en la fábrica de anclas de Marrón (Ampuero). Un ejemplar de ellas, tipo Almirantazgo, se puede ver en el espacio verde del Museo. Pesa una tonelada y fue fundida en el siglo XVIII.

Pero lo que más llama la atención del visitante son los cañones, unos soberbios ejemplares que, después de haber sido testigos de numerosas aventuras marinas, han vuelto al lugar donde fueron creados. Uno de ellos, con un calibre de 24 libras y tres toneladas de peso, fue instalado en el

Fuerte de San Carlos de Santoña entre los años 1765 y 1774, aunque es muy posible que antes hubiera servido en algún navío de línea. Ante la inminente entrada de las tropas napoleónicas en Santoña, fue arrojado al mar por orden del entonces gobernador militar de la villa y posteriormente director de La Cavada, Wolfgang de Müchs. El año 2000 fue recuperado y cedido a este museo.

Otra impresionante arma bélica que se exhibe es un cañón de calibre 48 libras y tres toneladas de peso, capaz de disparar ba-



Cañones en disposición de disparo.

las huecas, llenas de metralla o de pólvora. Fue uno de los cuarenta y cuatro que se fabricaron en este alto horno para la fragata *Prueba*, botada en Ferrol en 1800. Es una de las escasas piezas de estas características que se crearon en el mundo en el siglo XVIII. Por cierto que el navío *Prueba* participó en la expedición del San Telmo a la Antártida en 1819. Fue recuperado del arsenal de Ferrol donde se hallaba semienterrado haciendo de noray; esto es, sirviendo para el amarre en tierra de los buques que se acercaban al muelle.

Otro de los cañones que han vuelto a su lugar de origen es uno de 18 libras fabricado para artillar el navío de línea de 74 cañones *San Julián*, botado en Ferrol en 1768. Sobrevivió a un violento encuentro con la flota inglesa pasando luego a la fragata *La Magdalena* y a la *Escuadra de América*, en una de cuyas singladuras llevó como pasajero al científico alemán Alexander von Humboldt. El 2 de noviembre de 1810, a causa de un gran temporal, naufragó en las costas de Vivero perdiendo la vida 400 hombres.

Una maqueta nos permite evocar el papel histórico que desarrolló el *Real Felipe*, un buque llamado así en honor al rey Felipe V. Fue el primer navío español de tres puentes y está considerado como el mayor buque de guerra de su tiempo. Téngase en cuenta que un navío de estas características era el arma más cara y destructiva que se podía poseer. Se construyó en los astilleros de Guarnizo con una eslora de



Batalla de Trafalgar.

55,44 metros y fue botado en 1732. Artillaba 114 cañones, treinta de ellos de 36 libras, todos fabricados en La Cavada. La robustez y su gran potencia de fuego quedaron patentes el 24 de febrero de 1744 en el transcurso de la batalla de Toulón, rechazando varios ataques y hundiendo al *Anne Gallery*. Su tripulación en este combate fue de 1250 hombres.

Apagado de los hornos

La invasión de las tropas napoleónicas supuso el principio del fin de estos altos hornos. Se paró la producción. Los operarios

buscaron la subsistencia en labores del campo. Hubo intentos de reflotación, pero todo resultó inútil. La artillería evolucionó mucho y rápidamente. Luego llegaron las guerras carlistas y en 1836 se demolieron los hornos de reverbero. El material existente se envió a Santander donde fue malvendido. Los edificios y la presa principal fueron destruidos. Quedan pocos vestigios de aquella época, los que ahora atesora el Museo de la Real Fábrica de Artillería de La Cavada, cuya visita recomiendo a quienes quieran dar un repaso a un episodio muy conocido de la industria naval. 🌊

La artillería evolucionó mucho y rápidamente. Luego llegaron las guerras carlistas y en 1836 se demolieron los hornos de reverbero



Acción devastadora de la artillería naval.

Noruega tiene unas condiciones de vida perfectas.

Para el salmón.

¿Por qué alguien elegiría un lugar tan inhóspito para vivir? Porque es el lugar perfecto para los peces. Las aguas frías y cristalinas hacen que el salmón noruego crezca lentamente y adquiera un sabor perfecto.

SEA
FROM
NORWAY
NOD

