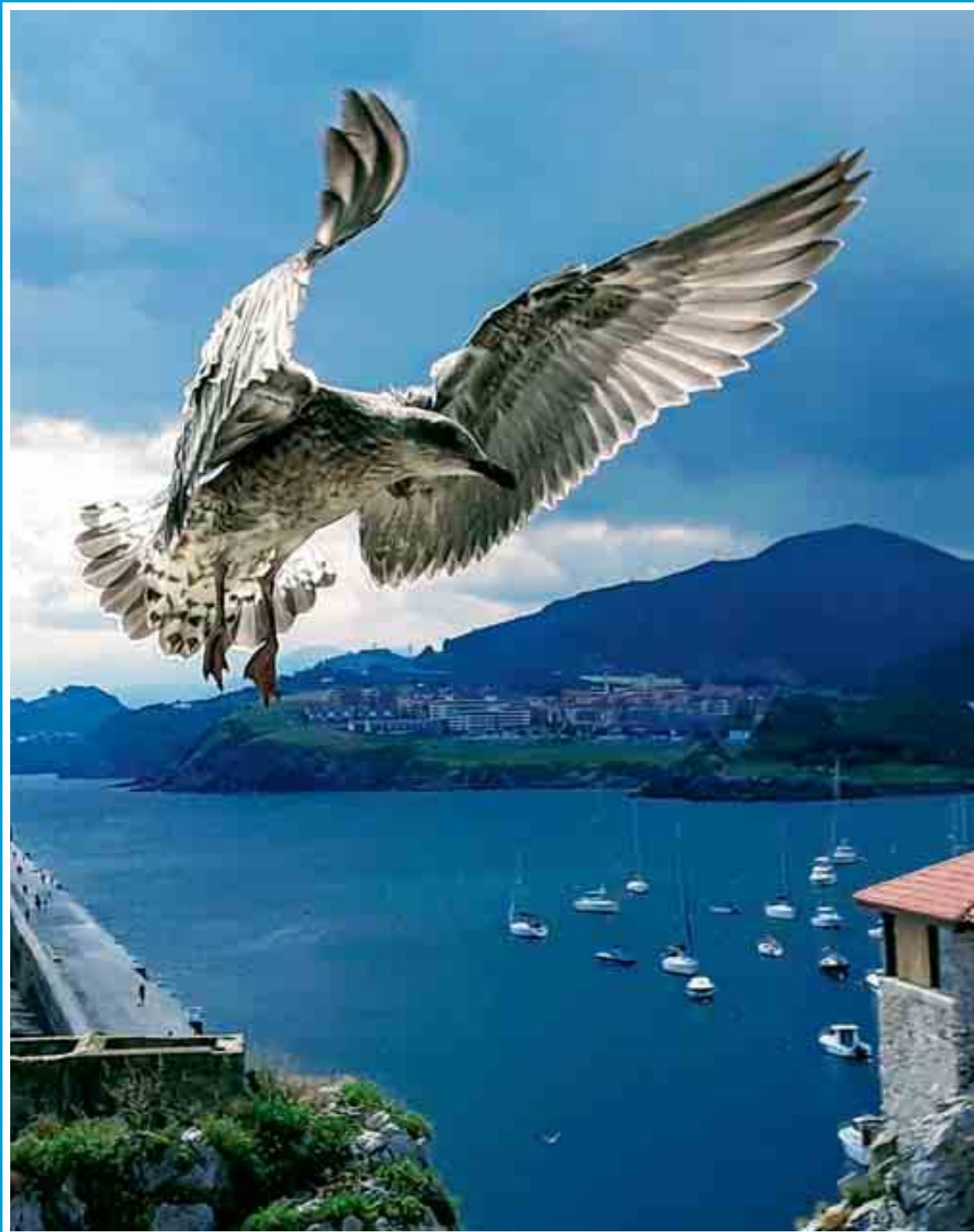


Europa Azul

Revista de la Mar

Noviembre-Diciembre N.º 174 • 2019



Servicios VSAT en banda K_u y banda Ka

Cobertura global / regional

Tarifa plana
 Datos ilimitados



Acceso remoto para
 monitorización de equipos
 y máquinas de abordo



Wi-Fi gestionable
 a bordo



Información
 meteorológica
 en tiempo real



Videollamadas
 Correo electrónico

Redes sociales

WhatsApp

COBHAM



Conectividad sin límites.

Nuestro Norte Eres Tú

www.nautical.es
 comunicaciones@nautical.es // FSA 91 549 411





Alberto Echaluze

Cambio climático y excesivo conservacionismo

El futuro de la pesca va a estar muy unido al impacto del cambio climático en el planeta, una vez que los peces son muy sensibles a la temperatura del agua. Hemos podido comprobar como a un aumento de las temperaturas en la costa del Cantábrico se han producido años seguidos de agotamiento de las cuotas de anchoa, bonito, verdel. Los científicos han hecho ver también del desplazamiento a otras latitudes de las especies con lo que ello va a suponer para la gobernanza de los mares, la sostenibilidad de la biomasa y la supervivencia del sector pesquero. Todo ello ha podido ser expuesto por los armadores agrupados en la asociación Cepesca y la Federación de Cofradías en la Cumbre Mundial del Clima (COP25).

El último informe de la FAO (del año 2018) indicaba que los océanos han absorbido el 93 % del calor adicional generado en la tierra desde la revolución industrial y que el nivel del mar, debido al proceso de deshielo glacial, ha subido unos 20 centímetros en el último siglo. Estas cifras, según dicho estudio, pueden provocar que las capturas de pescado descendan hasta un 12 % para 2050.

Son por tanto los pescadores los primeros interesados en afrontar la crisis climática, en una compleja situación en la que deben reducir sus propias emisiones mediante prácticas más sostenibles y pedir activamente al resto de sectores económicos, se desarrollen o no

en el mar, que hagan lo mismo, porque terminan afectando al frágil ecosistema marino del que dependen para su subsistencia.

El calentamiento global, prueba de la crisis climática, se constata ya en los océanos con especies emigrando hacia aguas más frías (latitudes nórdicas), lo que puede provocar problemas de gestión de pesquerías entre países e incluso tener que rediseñar políticas en el futuro como la propia Política Pesquera Común (PPC).

Los propios armadores españoles han expuesto un dato importante: la actividad pesquera es la que menos huella de carbono tiene de todas las producciones de proteína animal y proviene fundamentalmente de los motores de la embarcaciones (emiten más de 150 millones de toneladas/año y representan el 0,5 % sobre el total global).

Ante este hecho, están apostando por nuevos motores menos contaminantes y por estrategias, como el Dispositivo de Concentración de Peces (FAD, en inglés). Otro ejemplo es la apuesta para que las poblaciones pesqueras alcancen el nivel de Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) que evita la sobreexplotación de cada especie y así se asegura su biomasa.

El RMS ya se ha alcanzando en numerosas pesquerías y, según los armadores europeos, es la "mejor manera de defenderse y aportar contra el cambio climático".

La pesca de bajura, enrolada en las cofradías de pescadores, también se vuelca y aporta soluciones y muchas además. No obstante, quienes viven de la pesca emplazan a aliarse y a reaccionar a todos los eslabones del sector, a las Administraciones, a los científicos y a las ONGs para que en sus medidas que propongan tengan en cuenta los aspectos social y económico que podrían repercutir. Frente a posiciones radicales del conservacionismo sólo cabe la unión y la aportación de informes científicos son sólidas bases, frente a muchas veces las fake news a las que nos tienen acostumbrados, desde algunas organizaciones.

De todos es conocido la inclusión del marrajo dientuso en los listados del comercio internacional de especies amenazadas. Desde el sector se ha criticado claramente esta medida a pesar de que expertos de la FAO y de la UE dicen que no cumple los criterios para condicionar su comercio.

Sin embargo, en la comisión internacional del atún (ICCAT) nuevamente se impuso la bandera del ecologismo y, en el peor de los escenarios, hasta España podría no dar el certificado para poder comercializarlo. En un contexto mundial de acciones ante el cambio climático y rechazo a proteínas animales, contrarrestar lo que ven como una campaña orquestada requiere afinar mucho, informes científicos, y mucha comunicación de salir respondiendo de inmediato. 🌊

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: M BERA **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: Eliseo Villar, Javier Mina, Rosa García Orellán, Iñaki Garro, Julio Ruiz de Velasco, Susana Rivas

FOTOGRAFÍA: José María Fernández, 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, Oiñati (Gipuzkoa)

IMPRESO EN ESPAÑA

DEPOSITO LEGAL: SS-228-90

ISSN: 1.130-1465



Entrevista

Pascal Savouret, director ejecutivo de la Agencia Europea de Control de la Pesca 6 a 10

Europa

Resoluciones adoptadas en la reunión ICCAT, celebrada en Palma de Mallorca. 12 a 16

Euskadi

Impacto y facturación del sector atunero congelador. 18 y 19

Mejillón, muble y pez disco, tres proyectos de cultivo vascos. 20 a 22

Día Mundial de la Pesca, de MSC, en Donostia. 24 y 25

Galicia

Doble sello de calidad para el mejillón gallego. 26 a 28.

El futuro de la acuicultura gallega, especies mejoradas. 30 y 31.

Mujer y pesca

Encuentro con la mar del Clúster Marítimo Español. 32 a 34

Opinión

Régimen de entradas y salidas de la flota. 36 y 37

Comercialización

La Seafood se celebrará en Barcelona, en 2021. 38 y 39

Andalucía

Situación del sector pesquero andaluz. 40 a 42

Catalunya

Inversiones en los puertos andaluces. 44 a 48

10-12

Entrevista

Retraso en el cumplimiento de la obligación al desembarque

El director ejecutivo de la Agencia Europea de Control de la Pesca desde 2011, el francés Pascal Savouret, aboga por la transparencia y la comunicación para dar a conocer la importante labor que desarrolla este organismo comunitario ubicado en Vigo. De tal forma que los recelos iniciales por parte del sector pesquero gallego a esta Agencia se han transformado en una colaboración cercana y muy interesante para ambas partes. Para Savouret, esta coordinación es fundamental "para ayudar a garantizar un buen nivel de cumplimiento de las obligaciones de la Política Pesquera Común".



19-21

Europa

ICCAT sigue moviéndose bajo parámetros proteccionistas

Finalizada la 26 reunión ordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). La flota asume la reducción del TAC a 62.500 T. en 2020 y 61.500 T. en 2021, la limitación a 350 los FAD por buque en 2020 y a 300 en 2021, y la veda para este tipo de dispositivos agregadores de peces en el Atlántico. La flota de palangre de superficie podrá seguir pescando marrajo dientuso. El sector pesquero lamenta el trato desigual entre los países que capturan atún patudo del Atlántico a la hora de asumir medidas para reducir la mortalidad de patudo juvenil, y considera que la flota de cerco europea, con sólo un 30% de las capturas, habrá de asumir grandes restricciones, frente a otras flotas, como las de palangre asiáticas, que aglutinan el 50% de las mismas.



Empresas

Hydrosystems.	50
Proyecto Scientificangler.es, de Suzuki.	51
Grupo Arbulu	52
Unisys	53

Astilleros

Nodosa.	58
Murueta.	59
Zamakona.	60 y 61

Viajes Marítimos

Imitando a Elcano antes de los 70 (V). Río de Janeiro 62 a 65

Reportaje

El mar nos trajo el chocolate. 66 a 70

Gastronomía

El fogonero destaca por su versatilidad. 71 y 72

Libros

Libro de Julián Díaz Alonso, J.S Elcano, Tras la huella. 74

24-25

Euskadi

“Con la certificación nuestras empresas han ganado en clientes y en prestigio”

Ignacio Urcola, gerente de Velaspex, empresa pesquera que captura bacalao en el Mar de Barents, habló sobre los beneficios que dicha certificación ha reportado a la compañía, así como los efectos del cambio climático en su actividad pesquera y las medidas que el sector podría adoptar, para alcanzar un mayor compromiso con la sostenibilidad marina. Los barcos bacaladeros feanan en el Mar de Barents, "en donde los caladeros están en muy buen estado biológico, con un TAC que subió un 1 por ciento, situándose sobre las 750.000 toneladas y en donde la UE cuenta con 2 por ciento del TAC sobre las 15.000 toneladas". Urcola mantiene que "el arrastre es un arte sostenible".



32-35

Galicia

Escaso aprovechamiento al talento de la mujer en la mar



La mujer en el sector marítimo fue el asunto abordado en el Encuentro con la Mar del Clúster Marítimo Español, celebrado con motivo del Día Marítimo Internacional. Con el gran plantel de ponentes, se quiso poner en valor la contribución de las féminas en un sector que tradicionalmente ha sido comandado por los hombres. Y también se definieron los retos y oportunidades, muchas, que se abren a su paso. Alejandro Aznar, presidente del Clúster Marítimo Español (CME), resaltó el trabajo de la mujer en el mar y cómo ha ido avanzando en el sector para conseguir un papel relevante en el mismo. No obstante, Aznar insistió en que "sigue siendo insuficiente", la cifra de ingenieras y científicas en España, aunque es superior a la de la media europea (47%).

Publicidad

NAUTICAL	2
TVMAC	11
Gº Vº M. AMBIENTE	17
ASTILLEROS ARMÓN	23
VICINAY	29
HYDRO SYSTEMS	35
LABORAL AL MAR	43
INDUSTRIAS FERRI	47
PASCH	53
WARTSILA	55
MAYEKAWA	61
ITSASKORDA	69
LOS PEPERETES	71
SEAFOOD FROM NORWAY	75
Gº Vº DPTO DESARROLLO	76



*Las aves marinas son ingeniosas, curiosas e inteligentes. Demuestran complejos métodos de comunicación y una estructura social altamente desarrollada.
Castro Urdiales (Cantabria)..
Fotografía: José María Fernández.*



Pascal Savouret, oriundo de Francia, tiene una sólida trayectoria en materia de control de la pesca a escala europea

Pascal Savouret,

director ejecutivo de la Agencia Europea de Control de la Pesca

“Hay cierto retraso en la adaptación del sector a la obligación de desembarque”

El director ejecutivo de la Agencia Europea de Control de la Pesca desde 2011, el francés Pascal Savouret, aboga por la transparencia y la comunicación para dar a conocer la importante labor que desarrolla este organismo comunitario ubicado en Vigo. De tal forma que los recelos iniciales por parte del sector pesquero gallego a esta Agencia se han transformado en una colaboración cercana y muy interesante para ambas partes. Para Savouret, esta coordinación es fundamental "para ayudar a garantizar un buen nivel de cumplimiento de las obligaciones de la Política Pesquera Común".

Entrevista

*Texto y fotos:
Vigo/M. Berea*

Los inicios de la Agencia Europea de la Pesca estuvieron marcados por cierto recelo del sector pesquero. Diez años después parece que eso ya está superado, ¿cómo son ahora las relaciones?

Cuando se inauguró la sede de la AECP (EFCA, por sus siglas en inglés) en Vigo hace ya más de una década, uno de sus primeros retos fue, en efecto, dar a conocer su cometido promoviendo el cumplimiento de la Política Pesquera Común entre los agentes implicados.

Nuestra relación con el sector se articula, en primer lugar, a través de los Consejos Consultivos que forman parte del Consejo Asesor, organizaciones que representan a la industria pesquera y otros grupos de interés, como pueden ser las organizaciones medioambientales. Dos veces al año, antes de cada reunión del Consejo de Administración, el Comité Consultivo asesora al Director Ejecutivo de la Agencia, proporcionando recomendaciones sobre las diferentes cuestiones relacionadas con el trabajo de la Agencia, lo que garantiza un diálogo entre todas las partes interesadas.

Por otra parte, se busca la máxima transparencia sobre nuestra actividad como entidad pública. La Agencia practica la comunicación abierta con los diversos medios de comunicación y utiliza las diferentes herramientas disponibles en la actualidad para dar cuenta de sus actividades.

Todo ello ha permitido que de manera progresiva y constante desde 2008, el sector haya entendido y respetado el cometido de la Agencia. Durante esta intensa década, la Agencia ha demostrado su valor añadido europeo, cumpliendo los objetivos por los que se ha guiado su trabajo. La aportación del trabajo de la Agencia radica en su contribución a la igualdad de condiciones a nivel europeo en la industria pesquera, de manera que todos en el sector reciban un trato equitativo donde quiera que estén operando.

Realizaron 26.922 inspecciones coordinadas (20.956 en 2017), y las posibles infracciones fueron 714, un ligero descenso respecto a 2017 (833)

Se ha promovido la necesaria implicación del sector, algo fundamental para ayudar a garantizar un buen nivel de cumplimiento de las obligaciones de la Política Pesquera Común en toda la Unión Europea, que es una condición sine qua non para mantener la biodiversidad y sostenibilidad de los océanos.

¿Y con las ONG's?

Es importante señalar que las organizaciones no gubernamentales se encuentran también representadas en el seno de los diferentes Consejos Consultivos que forman parte de nuestro Comité Consultivo. Consideramos que, también desde esta perspectiva, EFCA ha sido reconocida como un mediador neutral capaz de es-

timular el debate y proporcionar un entorno para el intercambio de ideas y de soluciones técnicas en un ámbito en constante evolución como es el control pesquero.

¿Han evolucionado las competencias de la Agencia en esta última década, de qué forma?

En diez años, los planes de despliegue conjunto de EFCA (JDP, por sus siglas en inglés), el instrumento legal y operativo a través del cual la Agencia organiza la coordinación operativa, aumentaron su cobertura. En 2019, se abarcan prácticamente todas las especies reguladas de la UE, incluyendo pesquerías comerciales, tanto demersales como pelágicas, en aguas de la UE e internacionales.

Por otra parte, la novedad más destacable en el mandato legal de la Agencia se materializó en 2016. El éxito del modelo de cooperación operativa de la EFCA, compartiendo activos e inteligencia y con equipos mixtos de inspectores, se amplió con las operaciones polivalentes en cooperación con Frontex y EMSA en apoyo de las autoridades nacionales que realizan funciones de guardacostas.

Desde 2018 y precisamente en este con-



Actividades formativas en la lonja

La coordinación operativa, riesgos y datos, asistencia y cooperación, entre nuestras prioridades

texto de la cooperación europea de las funciones de guardacostas la Agencia fleta el Lundy Sentinel, patrullero de altura para la vigilancia de las actividades pesqueras, y que constituye también uno de los denominados Emergency Response and Rescue Vessel o buque para respuestas de emergencia y salvamento (ERRV en sus siglas en inglés). El Lundy Sentinel en la práctica se encuentra desplegado primordialmente como un patrullero para la vigilancia de las actividades pesqueras en aguas internacionales, de la UE y en ocasiones de terceros países en el marco de los diferentes planes de despliegue conjuntos y otras operaciones desde el Mediterráneo y el Mar Negro, a Aguas Occidentales, Mar del Norte y Mar Báltico. Pero, además, el barco está preparado para contribuir a tareas polivalentes, tales como búsqueda y salvamento, control fronterizo en el mar, detección y lucha en contra de la contaminación marina, en cooperación con las autoridades de los Estados miembros y/o Frontex y EMSA.

Además, desde 2018, EFCA participa en el proyecto PESCAO de cinco años, en el componente para la lucha en contra de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el oeste de África, contribuyendo a la gestión pesquera sostenible y a la reducción de la inseguridad alimentaria en la región.

Según los últimos datos que han facilitado, aunque el número de inspecciones ha aumentado notablemente (en 2019 un 30% más que en 2017), han bajado las infracciones. ¿El sector pesquero es más responsable?

El nivel de actividad de inspección coordinada por la Agencia aumentó en 2018 respecto a 2017. Los esfuerzos de cooperación llegaron a 26.922 inspecciones coordinadas (20.956 en 2017), y a 714 posibles



Actividades de la Agencia de Control

infracciones detectadas, un ligero descenso respecto a 2017 (833).

Este aumento de actividad se debe, especialmente, a la ampliación de caladeros en el ámbito de los Planes de Despliegue Común. Sin embargo, estas cifras deben analizarse con cuidado y área por área, ya que la realidad de cada flota y región varían.

¿Cuáles son las infracciones más recurrentes?

Cada año se lleva a cabo un análisis pormenorizado de los tipos de las presuntas infracciones más importantes, según éste, el incumplimiento de las obligaciones de registro y de las medidas técnicas y las relacionadas con la obligación de desembarque siguen siendo el tipo de infracciones detectadas más frecuentes en el contexto de los Planes de Despliegue Conjunto.

Una parte muy importante de la labor que realiza la Agencia es la relacionada con la formación. ¿Cuántos cursos han impartido y cuántos profesionales han participado en los mismos?

En 2018 un total de 1.496 inspectores y expertos de la Unión Europea y terceros países se formaron por la Agencia a través de la participación en formaciones y la plataforma en línea.

EFCA ha proporcionado herramientas tangibles, como la producción de manua-

les (programa formativo básico) y programas de capacitación que han resultado cruciales para la armonización de las medidas de control de la pesca, la creación de igualdad de condiciones y una mayor transparencia entre los Estados miembros.

Hábleme del programa PESCAO, ¿a quién va dirigido y qué objetivos persigue?

Se trata de un proyecto de mejora de la gobernanza pesquera regional en África occidental. PESCAO es una iniciativa que tiene como objetivo apoyar actividades a nivel de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO), investigaciones científicas en África occidental y refuerzo de vigilancia en la Comisión Subregional de Pesca (SRFC) y el Comité de Pesca del Golfo de Guinea Central Occidental (FCWC). El proyecto comprende sendas partidas presupuesta-

En 2018 un total de 1.496 inspectores y expertos de la Unión Europea y terceros países se formaron por la Agencia

“Contamos con sistemas de monitoreo electrónico remoto de los buques con mayor riesgo de descartes ilegales”

rias para la Agencia Europea de Control de la Pesca y a la Comisión Subregional de Pesca, de la cual la República de Cabo Verde y Guinea-Bissau son miembros activos.

El objetivo de PESCAO es mejorar la contribución de los recursos pesqueros a la seguridad alimentaria y al alivio de la pobreza en África occidental. Los resultados esperados del proyecto son los siguientes:

- El desarrollo de una política de pesca y acuicultura en África occidental y la mejora de la coordinación de las partes interesadas regionales,

- La prevención y respuesta ante la pesca ilegal, no reglamentada y no declarada fortalecidas a través de un mejor seguimiento, control y vigilancia regional (MCS) y

- Una gestión mejorada de los recursos marinos a nivel regional, y una mayor resiliencia para los ecosistemas marinos y costeros.

En los últimos meses, por ejemplo, instructores de la Agencia acudieron para proporcionar formaciones sobre el terreno organizadas por SRFC para fortalecer las capacidades de las autoridades nacionales y regionales en el seguimiento, control y vigilancia y combatir la pesca ilegal a inspectores de la República de Gambia, procedentes de varias administraciones (Armada, Dirección de Pesca, Inspección Sanitaria y Autoridad Marítima), que se especializaron en técnicas de control pesquero en mar y puertos, a funcionarios de los Centros de Vigilancia Pesquera (CVP) de Cabo Verde y Guinea-Bissau, sobre los sistemas de localización de buques (VMS en sus siglas en inglés), de identificación automática y otras tecnologías de control como las imágenes satelitales.

El año pasado las formaciones sobre Control e Inspección tuvieron lugar en Vigo, donde la Agencia recibió a funcionarios

provenientes de Senegal, Guinea Bissau, Cabo Verde, Sierra Leona, Gambia, Mauritania, Ghana, Liberia, Costa de Marfil, Togo, Benín y Nigeria.

La obligación de desembarque de todas las capturas ha sido uno de los aspectos más controvertidos de la reforma pesquera. ¿Qué tal se ha adaptado el sector?

La Agencia observa un cierto retraso en la adaptación del sector a esta disposición de la normativa. Por eso, en colaboración con los grupos regionales de expertos en control REGs, la Agencia elaboró una propuesta de directrices no vinculantes para el equipamiento con sistemas de monitoreo electrónico remoto de los buques con mayor riesgo de descartes ilegales.

Uno de los principales problemas a los que se enfrenta el sector pesquero es la entrada de pescado procedente de la actividad ilegal. ¿hay alguna forma de poner coto a esta lacra?

EFCA ha apoyado a la Comisión Europea en su dimensión internacional y especialmente en su lucha contra la pesca ilegal no reglamentada y no declarada (INDNR). Según este reglamento, todas las capturas que entren en el mercado europeo deben ir acompañados de un certificado de captura que pueda trazarse asegurando la legalidad de la captura.

¿Qué tipo de relación mantiene la agencia con las organizaciones regionales de pesca?

Según el artículo 30 del reglamento de base de la Política Pesquera Común, la Unión cooperará, también a través de la Agencia con terceros países y organizaciones internacionales de pesca, incluidas las ORPs, para reforzar el cumplimiento de las medidas, especialmente las destinadas a luchar contra la pesca INDNR, a fin de garantizar la estricta observancia de las medidas adoptadas por dichas organizaciones internacionales. En el marco de las organizaciones regionales de Pesca, la agencia lleva a cabo planes de despliegue conjunto, que vienen a cumplir las obligaciones de control en el marco de las ORPs. En este sentido, EFCA tiene planes de despliegue conjunto en el marco de la CICAA, CPANE, OPANO y la CGPM. Además, apoya a las delegaciones de la Unión Europea de estas ORPs y aporta asistencia en la cooperación.

En el mes de octubre anunciaron una ampliación de la cooperación entre las autoridades policiales y las de la agencia. ¿En qué consiste esta colaboración y con qué países?

Esta cooperación reforzada servirá para luchar contra las actividades pesqueras ilegales. En el marco de la Plataforma Mul-



Control de la obligación del desembarque

tidisciplinaria Europea contra Amenazas Criminales (EMPACT) la Agencia lideró uno de los Días de Acción Conjunta (JAD) junto a Portugal. En él participaron Agencias de la UE (Europol, Eurojust y Frontex) y las autoridades policiales y de control pesquero de Chipre, Croacia, Estonia, Letonia, Malta, Italia, Portugal y España.

Fue la primera vez que el Día de Acción Conjunta fue coordinado desde el Centro de Coordinación en Vigo. Contó con la participación de agentes del orden e inspectores de pesca que cooperaron en 181 acciones operativas que resultaron en la detección de 63 posibles infracciones. La cooperación se estableció y probó en cuanto a la trazabilidad y contraste de informaciones (embarcación, tripulación y capturas). Según los datos de Europol sobre el conjunto de Días de Acción Conjunta 2019, esta operación permitió la incautación de 2 471 kg de presuntas capturas ilegales.

Esta actividad formó parte de los días de acción conjunta a gran escala de EMPACT coordinados por Europol. Las acciones se centraron en el combate a las drogas sintéticas y nuevas sustancias psicoactivas, así como a la trata de personas, el tráfico ilícito de migrantes, el fraude documental y los delitos contra el medio ambiente, involucrando a las autoridades policiales de los Estados miembros de la UE, terceros países y organismos de la UE.

Recientemente han aprobado el programa de trabajo para 2020/2024. ¿Cuáles serán sus prioridades para estos próximos años?

La programación del trabajo de la Agencia para los años 2020-2024 y el programa anual de trabajo para 2020 establecen cuatro ejes estratégicos de trabajo que permitirán que la Agencia siga contribuyendo al objetivo general de una implementación más eficaz y uniforme de la Política Pesquera Común y por ende a la sostenibilidad de los océanos. Estos ejes son

1.La coordinación operativa: Los planes de despliegue conjunto (PDC, JDP en sus siglas en inglés) siguen siendo el instrumento principal en este ámbito, extendiéndose ahora a más caladeros con el modelo ampliado de los programas de control e inspección específicos adoptados por la Comisión Europea a finales de 2018. La



Sede de la Agencia de Control en Vigo

Agencia coordina las actividades de control e inspección los caladeros del mar Norte, mar Báltico, Aguas Occidentales, Mediterráneo y mar Negro y especies reguladas en la zona NAFO y NEAFC.

2.Análisis de riesgos y datos: La disponibilidad y la calidad de los datos aplicados a la evaluación de riesgos para el seguimiento y control de la pesca son un pilar fundamental en el trabajo de la Agencia.

3.Asistencia a la UE en la dimensión internacional de la Política Pesquera Común. Esta asistencia se lleva a cabo por petición de la Comisión Europea, en el marco de las obligaciones de la Unión Europea en las organizaciones regionales de pesca, en el apoyo a la implementación del reglamento de la lucha contra la pesca ilegal (INDR), en la puesta en marcha del pro-

grama de cooperación y desarrollo PES-CAO en el que la Agencia da una asistencia técnica para lucha en contra de la pesca ilegal en el oeste de África, así como en otras iniciativas de la Unión por petición de la Comisión Europea.

4.Cooperación europea en materia de guardacostas y fortalecimiento de capacidades. La Agencia ejecutará el plan estratégico anual con la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para apoyar a las autoridades nacionales que llevan a cabo funciones de guardia costera. Esta cooperación se plasma en áreas como las de compartir información, servicios de comunicación y vigilancia, fortalecimiento de capacidades, análisis del riesgo y compartir capacidades. 🌊

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
Pousadoiro, s/n.

36650 CALDAS DE REYES • (PONTEVEDRA)

Apdo. 57 - Tel.: 986 565 180

Fax: 986 565 382

E-mail: tvmac@tvmac.net

ICCAT carga sobre la flota del patudo su recuperación pese a que sólo captura el 30 % por ciento

Tras ocho intensos días de trabajo, en los que no ha existido ninguna información hacia el exterior, finalizó en Palma la 26ª reunión anual de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT, en sus siglas en inglés). En ella han participado más de 600 personas incluyendo delegados de las 53 partes contratantes de ICCAT, científicos y representantes de las flotas involucradas, organizaciones de la sociedad civil y entidades cooperantes. En el patudo, la especie más importante para la flota atunera española se reduce aún más el TAC y se establecen más límites para la pesca con FADs, lo que implicará más problemas para la pesca mixta como el cerco, y veremos si no implican también más problemas para otras para el atún de la aleta amarilla.

El sector pesquero lamentó el trato desigual entre los países que capturan atún patudo del Atlántico a la hora de asumir medidas para reducir la mortalidad de patudo juvenil, y considera que la flota de cerco europea, con sólo un 30% de las capturas, habrá de asumir grandes restricciones, frente a otras flotas, como las de palangre asiáticas, que aglutinan el 50% de las mismas. Así lo ha expresado Europêche, organización de la que forma parte la Confederación Española de Pesca (Cepesca).

La flota cerquera europea expresó, desde el

Los atuneros tuvieron que aceptar la reducción del TAC a 62.500 toneladas en 2020, un 21%



Amplitud de intereses genera la pesca de túnidos

inicio de la reunión ordinaria de ICCAT, su compromiso para contribuir a la sostenibilidad de esta especie, de las empresas pesqueras, las tripulaciones y las comunidades costeras que dependen de ella, pero repartiendo de manera justa y equitativa el sacrificio que ello conlleva entre todas las artes, objetivo que a su juicio no ha conseguido ICCAT. Aun así, la flota asumió plenamente su parte de responsabilidad y, a pesar de los importantes impactos socioeconómicos, aceptará la reducción del TAC a 62.500 toneladas en 2020, que, en la práctica, supondrá una reducción del 21% para los cerqueros españoles, y 61.500 toneladas en 2021; la limitación del número de dispositivos agregadores de peces (FAD) por buque, que pasará de los 500 de la actualidad a 350 en 2020 y 300 en 2021, así como la extensión a toda el área atlántica de un período de veda de dos meses para la pesca con estos dispositivos en 2020 (1 de enero de 2020 a 28 de febrero de 2020) y tres meses en 2021 (1 de enero 2021 a 31 de marzo 2021). Por lo que se refiere al rabil, se establece un TAC de 110.000 toneladas para 2020 hasta la pró-

xima evaluación del stock por parte del Comité Científico.

Por este motivo, el sector atunero de ANABAC guarda una sensación "agridulce" de la reunión ICCAT, especialmente "porque algunas partes contratantes de ICCAT han hecho sacrificios y aceptado esfuerzos muy importantes para sus flotas y otras, principalmente las asiáticas, no", señala Anertz Muniategui, de ANABAC:

Así, desde ANABAC, aprecian que "la única medida de gestión que se ha adoptado para el palangre es el incremento de la cobertura de observadores que pasa del 5% al 10% de los días de actividad pesquera. La flota palangrera asiática aduce cuestiones económicas para evitar transbordar sus capturas en puerto y transbordan en alta mar sistemáticamente, con el riesgo de pesca INDNR que ello supone. Sin embargo, la flota palangrera europea transborda el 100% de sus capturas en puerto, lo cual demuestra la falsedad de la posición de los asiáticos".

En el patudo se establecen más límites para la pesca con FADs

Asimismo, Anertz Muniategui, de ANABAC, aprecia que "el palangre descarta el patudo que no les es comercialmente rentable por talla, por lo que el dato sobre la mortalidad de juveniles de este arte es totalmente desconocido. El palangre de interés asiático es el principal extractor de patudo en el océano Atlántico, con en torno al 50% de las capturas. Los datos de esas capturas, que son incompletos y dudosos por el hecho de que se producen descartes y transbordos que nadie conoce ni controla, se utilizan para hacer las evaluaciones de los stocks, para la evaluación de estrategias de gestión de los túnidos tropicales y para dar asesoramiento científico. ANABAC, ante esta situación que "el cerco europeo vuelve a ser el que más esfuerzos realiza".

Según Alex Rodríguez de LDAC, "los stocks que más tiempo y esfuerzos han llevado este año han sido el atún patudo y el marrajo dientuso". Entre las nuevas medidas que valoraba Rodríguez están que "la adopción de un nuevo texto que enmienda el Convenio de ICCAT de 1966 para incluir la regulación de las pesquerías de tiburones pelágicos migratorios en el ámbito ICCAT, favoreciendo un enfoque ecosistémico para la gestión de las pesquerías". Por otro lado, LDAC valora que "la tintorera o blue shark (*Prionace glauca*) está en niveles sostenibles y se han fijado límites de capturas (en torno a las 39000 toneladas) y medidas técnicas (cobertura de observadores, programas de recopilación de datos) tanto en el Atlántico Norte como en el Atlántico Sur".

Y, en cuanto aspectos a mejorar en 2020, "las flotas de palangre de superficie de España y Portugal deberán aportar datos y poner en valor sus esfuerzos en la recuperación del marrajo dientuso (*Ixurus oxyrinchus*)", según Rodríguez.

Además, las medidas adoptadas tanto para los túnidos tropicales, como para la tintorera y el marrajo dientuso recogen todas las expectativas presentadas por Es-



Barcos con caña han venido capturando marrajos



ICCAT ha debatido el futuro del marrajo

paña para garantizar la rentabilidad económica y social del sector preservando la sostenibilidad y conservación de todas las pesquerías que gestiona ICCAT.

Bonito del Norte

En cuanto, al bonito, el total admisible de captura (TAC) para el atún blanco captu-

rado en el océano Atlántico al sur de 5°N se establecía de 24.000 t para el periodo 2017-2020. No obstante, los responsables de las Cofradías de bajura plantearon elevar el TAC estableciendo una regla de explotación en base a la evolución positiva de la especie. Pese a todas las negociaciones y estudios de explotación presentados no se aprobó la elevación.

Tiburón marrajo dientuso

En relación con el tiburón marrajo dientuso, especie que captura la flota de palangre de superficie, ICCAT ha prorrogado las medidas adoptadas en 2017 y se ha acordado celebrar una reunión el próximo mes de julio para avanzar en la gestión de esta especie. Cepesca ve "favorable" esta medida ya que permitirá a los científicos seguir obteniendo datos para realizar las mejores evaluaciones y recuerda Cepesca, "los esfuerzos de la flota española por aumentar el número de observadores, tanto físicos como electrónicos, y los límites de capturas establecidos por el gobierno español, que han permitido reducir en un 40% las capturas.

Según Javier Garat, presidente de Europêche, "los palangreros de la UE podrán seguir reteniendo a bordo ejemplares capturados y que llegan muertos al barco y limitar así los impactos socioeconómicos de la política de no retención que se proponía. En cambio, los tiburones que lleguen vivos al costado del buque seguirán siendo devueltos al mar. Desafortunadamente, --apunta Garat--, no se pudo encontrar consenso sobre la adopción de medidas de gestión como un TAC, asunto que será abordado en una sesión de ICCAT en 2020 que estudiará todos los posibles escenarios de gestión presentados en el informe del Comité Científico".

Respecto a la medida de marrajo dientuso, el debate fue muy largo y complejo durante toda la semana, "y se valora muy positivamente la adopción en Plenaria de la medida planteada por el presidente de la Subcomisión 4, para gestionar el stock Norte: Ello evitará acabar sin tener ninguna regulación en el año 2020. Será necesario que todos los países participantes en capturas de marrajo dientuso trabajen para reducir su nivel de incidencia sobre el stock, como lo viene haciendo la flota española desde marzo de 2018".

La flota palangrera europea transborda el 100% de sus capturas en puerto, lo cual demuestra la falsedad de la posición de los asiáticos

En materia de gestión de stocks, desde la Cooperativa de Armadores señalaban que "la nueva Recomendación que recoge el Plan de Recuperación de Aguja azul y blanca contribuirá a reforzar la mejora de ambas poblaciones, que conforman solo capturas accesorias de la flota palangrera de superficie".

Por su parte, Javier Garat, de Europeche y Cepesca, apela a la unión ante ese «gran enfrentamiento con posiciones radicales». Juntos, insiste Garat, para defender a la flota ante «un conservacionismo radical muy poderoso, con mucho dinero, que incluso se ha metido en comités científicos, desvirtuando la ciencia». Como ejemplo cita la reciente inclusión del marrajo dientuso en los listados del comercio internacional de especies amenazadas. «A pesar de que expertos de la FAO y de la UE dicen que no cumple los criterios para condicionar su comercio, en la comisión internacional del atún se impuso la bandera del ecologismo y, en el peor de los escenarios, hasta España podría no dar el certificado para poder comercializarlo». En un contexto mundial de acciones ante el cambio climático y rechazo a proteínas animales, contrarrestar lo que ven como una campaña orquestada requiere «mucho más comunicación e inversión, o perdemos la gran batalla», dice Garat.

Tintorera

Por lo que respecta a la tintorera o tiburón azul del Atlántico Norte, ICCAT ha adoptado una recomendación fijando un TAC de 39.102 toneladas, de las cuales 32.578 corresponderán a la UE. Por lo que respecta a la tintorera del Atlántico Sur, se ha fijado un TAC de 28.923 toneladas, aún sin



La reunión ICCAT ha contado con encendidas negociaciones en Palma de Mallorca

repartir. Europêche considera positivas estas medidas ya que, como señaló antes de comenzar la reunión, se trata de una pesquería sostenible, pero que podría verse en riesgo de sobreexplotación ante la falta de medidas de control eficaces de aquellas flotas no comunitarias que han aumentado sus capturas en los últimos años.

Por último, Europêche lamenta la oposición y el veto de China y Japón a la recomendación de ICCAT sobre la conservación de los tiburones, que incluía la obligación de proporcionar más datos a los científicos y el desembarco de tiburones con las aletas adheridas al cuerpo, una obligación ya aplicada en la Unión Europea.

Según Javier Garat, "esta reunión de ICCAT ha traído buenas noticias, como consecuencia de aplicar el sentido común, para algunas pesquerías tales como la del marrajo dientuso, que permitirá a nuestra flota gallega de palangre de superficie seguir pescando, tras la prórroga de la recomendación de 2017". También considera-

En el marrajo dientuso, se permitirá a la flota de palangre de superficie seguir pescando, tras la prórroga de la recomendación de 2017

mos positivo --añade Garat--, la fijación de cuotas para la tintorera, lo que asegurará la sostenibilidad de esta pesquería. Sin embargo, --continúa Garat--, nuestra flota de cerco va a tener que asumir unos altos costes para contribuir, a mi juicio de manera muy desproporcionada, a la recuperación del patudo, frente a las flotas de palangre asiáticas que, de nuevo, capturando el 50% del stock, se mantienen al margen de todas estas medidas. Por último --finaliza Garat--, desde Cepesca valoramos la labor desarrollada durante estos días por los representantes de la Secretaría General de Pesca del MAPA en defensa de los intereses de nuestros pescadores".

Cooperativa de Armadores

Desde la Cooperativa de Armadores de Vigo, se aplaudió "la aprobación de la enmienda del Convenio, y consideran que las nuevas regulaciones adoptadas para los dos stocks de tintorera, los stocks de marrajo dientuso del Norte y de las agujas blanca y azul potenciarán la sostenibilidad de las pesquerías ICCAT".

Considerando muy positiva la adopción de la enmienda del Convenio, en la que se ha venido trabajando durante varios años, "porque ahora los tiburones pelágicos pasarán a ser stocks directamente gestionados por la Organización Regional de Pesca que ordena estas pesquerías de grandes migradores en el Océano Atlántico", se van a adoptar "medidas de gestión de los stocks N y S de tintorera permitirán una explotación más sostenible del recurso en ambas áreas, tal y como viene propo-

niendo el sector español integrado desde el FIP BLUES. Para el Norte, con una tabla con cuotas específicas, se mejora la anterior medida, (si bien hubiese sido más positivo que todos los actores potenciales hubieran quedado reflejados con un apartado "otros" en la tabla); y, para el Sur, con la primera medida de gestión del stock".


Implantación del certificado electrónico

La patronal de la pesca europea, Europêche, y la Asociación de Pesca, Comercio y

Consumo Responsable de Atún Rojo (APCCR), se han hecho eco de la propuesta de Balfegó de exigir la implantación obligatoria del certificado electrónico eBCD para la venta de piezas enteras de esta especie en los mercados internos de los países miembros de ICCAT y con el objetivo de intensificar los controles en la cadena comercial del atún rojo.

De hecho, ambas organizaciones, e independientemente haber presentado esta iniciativa durante la 26 reunión ordinaria de ICCAT, han anunciado que presenta-

rán la misma propuesta a la Comisión Europea de manera conjunta. El objetivo de Europêche y APCCR es que Europa adopte esta medida de manera unilateral para todos los estados miembros de la UE.

Según Europêche y APCCR, el certificado eBCD permitiría comprobar la legalidad del atún rojo en cualquier punto de la cadena comercial ya que documenta cada ejemplar capturado y comercializado incluyendo información sobre el origen, destino y receptor de cada pieza. 

Los ecologistas afirman que han imperado los intereses comerciales en las decisiones

En el seno de los sectores conservacionistas, "desgraciadamente, los intereses comerciales de unas pocas flotas son suficientes para impedir que ORPs como ICCAT prioricen la conservación de especies amenazadas. Este año la UE y EEUU impidieron la adopción de medidas para proteger al tiburón marrajo"

La decisión de reforzar el plan de recuperación y control de atún patudo y otras especies de atún tropical era valorada por WWF "como un paso importante – si se aplica plenamente- para reducir la sobreexplotación de estas especies, sin embargo, desde WWF critican las débiles medidas adoptadas para evitar la captura accidental del tiburón marrajo.


Esta decisión, "largamente esperada", adoptada por la UE y los 52 países pesqueros miembros de la Comisión ICCAT de adoptar un plan de gestión plurianual para el atún patudo y tropical tiene el potencial de "evitar el colapso" de esta especie para el 2033. Resulta "alentadora", para WWF la reducción del uso de los dispositivos de concentración de peces (DCP) en un 40% en dos años, así como la inclusión de mejores mecanismos de seguimiento y control de capturas, y de un incremento de la cobertura de observadores hasta el 10% de los palangreros. Sin embargo, este porcentaje debería extenderse hasta el 100% de estos para ser realmente efectivos contra la pesca ilegal.

Por otro lado, desde WWF critican " falta de adopción de una política de retención cero para los tiburones marrajo, principalmente debido a la oposición de la UE, EEUU y Curazao". Los países acordaron mantener la medida de sólo retener y de-

sembarcar los marrajos que llegan muertos al buque liberar los que llegan vivos, siempre que haya un observador o un sistema de monitoreo electrónico en funcionamiento a bordo".

Tras la reciente inclusión de estos tiburones-gravemente "sobreeplotados" - en el Apéndice II de la CITES, los científicos acordaron que "la prohibición de retener a bordo, transbordar o desembarcar cualquiera de las capturas de esta especie en el Atlántico Norte es muy necesaria para recuperar su población".

En esta dirección los ecologistas hablan que "es triste que potencias pesqueras como la UE y los EEUU hayan decidido oponerse a una gran coalición de naciones y científicos que apoyaban medidas firmes contra la captura accidental de tiburones marrajo en peligro de colapso", afirma Raúl García, coordinador de pesca sostenible. "En cuanto al patudo, las medidas aprobadas son un primer paso para permitir la recuperación de su población después de décadas de sobrepesca y pesca ilegal. Sin embargo, los países que integran la ICCAT deben tomar medidas más ambiciosas en 2020", puntualiza.

Por otro lado, la Comisión de ICCAT también acordó "conformar un grupo de trabajo con el mandato de identificar y abordar las lagunas importantes en los sistemas de trazabilidad y control para el atún rojo". Para WWF, "esto debe ser una prioridad para luchar contra la pesca y el comercio ilegal de esta especie que fue revelada por la operación policial Tarantelo del año pasado y que involucra a varias compañías europeas, puertos y granjas de atún". 


Las diferencias más comunes entre tintoreras, marrajos y cazones

En España los tiburones que viven en nuestras aguas no son los más peligrosos. El más común es la tintorera. La tintorera también recibe el nombre de tiburón azul y de *Prionace Glauca*. Esta especie es más conocida por ser presa de los pescadores que por visitar la costa. Solo en la Unión Europea se capturan cuatro toneladas de este ejemplar. No obstante, cada año algunas se dejan ver por las costas españolas, aunque comienza a ser escaso el número de especies. El tiburón tintorera de media mide 2,5 m y pesa de 80 kg.

El tiburón Cañabota gris, en segundo lugar, tiene dimensiones mayores llegando a medir 4,8 m de longitud y pesando más de 1000 kg. El también conocido como *Hexanchus griseus* es la especie de mayor tamaño que habita en nuestras aguas. Propio de las aguas tropicales también habita en el Mediterráneo.

Los pintarrojas y los cazones, ocupan el tercer y cuarto lugar de los más comunes en nuestro país. Aunque la fama, de estas pequeñas especies, se extiende más por las recetas de cocina que por los ataques a personas. Los pintarrojas también son conocidos como tiburón gato y no llegan a medir más de un metro y pesar unos 3 kilos.

En quinto lugar se encuentran los marrajos. Estos tienen un hábitat transoceánicos por lo que son difíciles de ver en nuestras costas. Es un error frecuente confundir la carne de esta especie con la del emperador o la del mero.

Todas estas especies pertenecen a la clase de los condriictios, que se caracterizan por ser cartilagosos. En nuestro país hay 80 especies de condriictios, de los que 45 son tiburones, 34 rayas y 1 quineras. 

Los almadraberos gaditanos podrán capturar 1.500 toneladas

Las almadrabas de Cádiz podrán capturar la próxima temporada alrededor de 1.500 toneladas de atún. La 26 reunión anual de la ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico), celebrada en Palma de Mallorca a finales de este mes de noviembre, ha ratificado elevar el Total Asumible de Capturas a 36.000 toneladas a nivel mundial.


Se trata de una subida de casi 4.000 toneladas en consonancia con el plan trazado en la cita de Marrakech 2017, y dentro de los límites establecidos por el Comité Permanente de Investigación y Estadística (SCRS). De este modo, el TAC para la captura del atún rojo en aguas andaluzas responde a las demandas del sector y se aproxima a los términos anteriores a las restricciones.

Hay que recordar que fueron los propios pescadores quienes, en 2008, dieron la voz de alarma en un momento en el que el caladero estaba al mínimo y su actividad corría gran riesgo. Por ello, Marta Crespo, directora gerente de la Organización de Productores Pesqueros de Almadraza, OPP 51, manifiesta ahora su satisfacción: "Se ha tardado demasiado pero estamos enormemente satisfechos. Fuimos nosotros quienes dimos la voz de alarma porque no había atunes y el plan de recuperación ha dado sus frutos".

La OPP 51 reúne los intereses de las almadrabas de Tarifa, Co-

nil de la Frontera y Zahara de los Atunes, y sigue pendiente de poner en marcha una nueva almadraba en la costa de Chiclana. Así, estas almadrabas, más la de Barbate, gestionada por la empresa gaditana Petaca Chico y la levantina Ricardo Fuentes e Hijos, verán aumentada su cuota hasta casi las 1.600 toneladas, en esperas de la asignación ministerial definitiva.

En 2019 las cuatro almadrabas gaditanas sumaban 1.340 toneladas de cuota que, posteriormente y en medida de lo posible, aumentaron comprando a buques vascos y cántabros su cuota de atún. De este modo, el año que ahora acaba la almadraba de Barbate sumó a sus 370,3 toneladas casi otras 530 toneladas procedentes de esta vía. Las tres almadrabas de la OPP 51, por su parte, obtuvieron 969,7 toneladas que solamente pudieron incrementar hasta las 987 definitivas.

En todos los casos la campaña se saldó de manera exitosa, capturando toda la cuota fijada en menos de dos meses. Con esta decisión se pone fin a años de decepciones y sinsabores, cuando la ICCAT no estimaba los sacrificios y esfuerzos del sector de acuerdo a la recuperación del caladero. En este encuentro también se ha establecido realizar un mayor control y trazabilidad del atún rojo criado en granjas. En el caso de las almadrabas andaluzas solo la barbateña cuenta con granjas de engorde. 

Bertan, argazkian baino are ederragoak.
Al natural, mejor que en foto.

Bizi itzazu! Vívelos!

Ba al zenekien Euskal Autonomia
Erkidegoko lurraldeen % 20,5 naturagune
paregabeak direla?
Etorri eta bizi itzazu nahi duzunean, baina
ez ahaztu zaintzeaz eta errespetatzeaz,
hor egoten jarrai dezaten.

¿Sabías que el 20,5% del territorio
de Euskadi son espacios naturales
singulares?
Ven a vivirlos cuando quieras, pero
no olvides cuidarlos y respetarlos para
que sigan existiendo.

Euskadi, auzolana, bien común

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

INGURUMEN, LURRALDE PLANINGITZA
ETA ETXEBIZITZA SAIA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA

El sector atunero congelador vasco emplea a 3.100 personas y genera 924 millones de euros en Euskadi

La Asociación Bermeo Tuna World Capital (BTWC), con la colaboración del centro tecnológico AZTI, ha elaborado un documento que constituye el primer estudio que analiza el impacto y la importancia económica de la cadena de valor del sector atunero congelador a nivel estatal.

El documento, que constituye el primer estudio que analiza el impacto económico de la cadena de valor del sector atunero congelador a nivel estatal, regional y local en su totalidad. En el acto de presentación han intervenido el viceconsejero de Agricultura, Pesca y Política Alimentaria del Gobierno Vasco y presidente de BTWC, Bittor Oroz, y del investigador responsable del informe, Raúl Prellezo.

El análisis, confeccionado con los datos oficiales de los años 2015, 2016 y 2017, se centra los túnidos tropicales pertenecientes a las especies patudo (*Thunnus obesus*), rabíl (*Thunnus albacares*) y listado (*Katsuwonus pelamis*), las tres que integran de forma mayoritaria las capturas de la flota atunera congeladora. Estas especies llegan al consumidor sobre todo en forma de conserva bajo las denominaciones de atún y atún claro. De acuerdo con la investigación, las empresas vascas del sector generan un volumen de negocio de 1.969 millones de euros al año en el mundo, de los cuales 924 millones repercuten directamente en la CAE (448 millones en pesca y 476 millones en transformación).

Además, las empresas atuneras congeladoras vascas generan 29.117 empleos directos e indirectos, de los cuales 3.100 se quedan en la CAE, mientras que los restantes se distribuyen por distintas partes del mundo. De los 70 barcos contabilizados en el estado, 54 son de titularidad vasca (el 77% del total), 45 de ellos del municipio vizcaíno costero de Bermeo, un punto geográfico que tiene una relevancia capital en el sector.

“El pescado ha sido desde siempre una fuente de proteína vital para la humani-



Buque atunero bermeano

Analiza el impacto económico de la cadena de valor del sector atunero congelador en su totalidad, el 77% de la flota pesquera del sector en España pertenece a empresas vascas

dad, pero el caso del sector atunero congelador merece una especial atención. El escenario actual es el resultado de una decisión tremendamente arriesgada adoptada a mediados del siglo XX, que ha dado lugar a una industria, activa, dinámica y con gran capacidad de inversión, que, además de capturar pescado, genera una gran actividad económica a nivel local, regional, nacional e internacional”, ha asegurado el viceconsejero Oroz al analizar los resultados del informe.

Una mirada a Bermeo

La localidad vizcaína de Bermeo tiene una especial importancia en el sector. Las empresas bermeanas poseen 45 pesqueros y

Solo Bermeo posee 45 pesqueros, además de contar con 27 barcos de apoyo y 6 cargueros

son además las propietarias de los 27 barcos de apoyo y los 6 cargueros que aporta Euskadi al total nacional. La flota bermeana opera en los océanos Índico, Pacífico y Atlántico.

El volumen de negocio generado por las compañías de Bermeo alcanza los 1.550 millones de euros (el 79% del total de Euskadi y el 44% del total estatal). Además, estas empresas concentran 21.493 empleos directos e indirectos, de los cuales 2.112 se localizan en el propio municipio (593 en transformación y 1.519 en pesca).


El conjunto estatal

El estado totaliza 70 barcos pesqueros, 31 barcos de apoyo y 8 mercantes. La pesca y la transformación de la flota a nivel estatal genera un volumen de negocio de 3.532 millones de euros al año, de los que 2.718 millones repercuten en España (485



Raul Prellezo, Bittor Oroz y Leandro Azkue


millones originados en actividades pesqueras y 2.233 millones en transformación). Además, la actividad de la flota estatal soporta 47.830 empleos, de los cuales 9.448 se localizan en España (7.563 en transformación y 1.885 en pesca). El atún supone algo más del 50% del consumo de conservas de pescado en España. El promedio de consumo de atún es de 2,3 kilogramos por persona al año, con un gasto anual de 17 euros por persona.

En el apartado productivo, España produce 225.000 toneladas de conservas de atún, dato que la convierte en la segunda productora mundial. El país cuenta con más de 60 empresas conserveras, que generan 7.563 empleos y un impacto económico de 2.233 millones de euros. El 38% de la producción se exporta, principalmente a la UE (95%), siendo Italia y Francia los principales mercados de destino de las conservas de atún producidas en España. 

Bermeo Tuna World Capital, un impulso al sector

Bermeo Tuna World Capital es una Asociación cuyo reto es promover a nivel global la gestión sostenible del atún como recurso natural, desde el conocimiento y el liderazgo de las buenas prácticas. Es el resultado de una alianza público-privada que busca involucrar a todos los agentes clave de la cadena de valor del atún en Bermeo, el País Vasco e internacionalmente. Recientemente, se han sumado a la iniciativa cuatro nuevas entidades (Unesco Etxea, MSC, TH Company y Satlink) llegando así a los 30 socios de la actualidad: entre ellos un importante número de empresas extractivas, conserveras y comercializadoras, así como diversas asociaciones sectoriales, el centro tecnológico AZTI, e instituciones: Ayuntamiento de Bermeo, la Diputación Foral de Bizkaia y el Gobierno Vasco.

La Capitalidad busca fomentar la colaboración entre la ciencia y la pesca, el conocimiento, la formación y la innovación, y la recuperación, gestión y difusión del patrimonio histórico. Además, con esta iniciativa se pretende impulsar el desarrollo económico y social del pueblo de Bermeo.

Se ha escogido la localidad de Bermeo para esta iniciativa por múltiples razones: por su tradición e historia, por el impacto social y económico del sector atunero y conservero en el pueblo, por ser un referente a nivel mundial en las mejores prácticas de pesca sostenible, y por su apuesta por la ciencia para la sostenibilidad. 

Mejillón, muble y pez disco, tres proyectos de cultivo vascos que marcarán una época

La acuicultura vasca despegará a tenor de tres proyectos que se han presentado en la Bizkaia Aretoa, de Bilbao, en un acto organizado por el Colegio de Biólogos de la Universidad del País Vasco. En este sentido son tres los proyectos que se están desarrollando en este momento como es el la cría del muble *Chelon labrosus*, desarrollado y aplicando dietas enriquecidas con aporte de microalgas, e incorporando mejoras en los sistemas de recirculación de aguas (RAS) y confirmando al proceso un carácter de sostenibilidad y al producto final un alto valor de mercado.

Esta iniciativa está impulsada por Centro Tecnológico GAIKER-IK4, en Bizkaia, que ha desarrollado dentro del proyecto de innovación Akura. El *Chelon labrosus*, comúnmente conocido como mágil, lisa o corcón, una especie marina de la familia de los mágilidos, muy interesantes desde el punto de vista de la producción en acuicultura por estar en los primeros niveles tróficos alimenticios.

Esta investigación, con una duración de 24 meses (2017-2019), ha buscado desarrollar un proceso de acuicultura novedoso y un producto nuevo. Su objetivo ha sido desarrollar un proceso sostenible que aportase trazabilidad de producto, en cuanto a su calidad nutricional, demostrado mediante la elaboración de tarjetas de salud y de un producto, elaborado en formato de quinta gama o gama alta, "que mejore su imagen de mercado, para obtener una mayor aceptación y demanda por parte del consumidor", dijo Javier Echevarría de Gaiker.

Con el muble se desarrolla un proceso sostenible que aporte trazabilidad de producto, en cuanto a su calidad nutricional



Responsables de las empresas acuícolas vascas, en la conferencia

Para lograr este objetivo se ha trabajado, a lo largo del proyecto, en el desarrollo y optimización de un proceso de cultivo, acorde con la biología del mágil. Otro frente de trabajo ha sido mejora de las dietas, dando un protagonismo especial a la incorporación de microalgas, para mejorar la supervivencia de las larvas e incrementar el valor nutricional en el engorde de las especies cultivadas. Por otro lado, el diseño y optimización de un sistema de recirculación y tratamiento de aguas (RAS), buscaba mejorar la salud y el desarrollo saludable, así como para garantizar la sostenibilidad del proceso desde un punto de vista medioambiental.

Además, se realizó durante la investigación, un desarrollo y contraste del nuevo producto para validar la calidad sensorial y gastronómica de la especie producida, y se estudió el formato de comercialización. Como características principales, señalaremos que todos ellos son peces muy prolíficos y gregarios, acostumbrados a desplazarse en densos cardúmenes, que raramente se alejan de la plataforma continental. Además, son eurihalinos (soportan distintos grados de salinidad) y capaces de desenvolverse en pocos centímetros de agua, por lo que se adentran en sistemas flu-

viales o en charcas, marjales, albuferas e incluso acequias con toda naturalidad.

Pero todavía hay más: estos super peces aguantan sin pestañear grandes cambios térmicos del agua –lo que es rarísimo en las especies típicamente marinas– y toleran índices de contaminación orgánica considerables.

Esa es la razón que los hace tan frecuentes en entornos muy degradados, como son las salidas de las alcantarillas, los puertos, las rías.

Financiado por el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Dirección de Pesca y Acuicultura del Gobierno Vasco, este proyecto de colaboración cuenta con la participación tanto de GAIKER-IK4 como de los grupos de investigación BCTA e IBeA de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU), integrados en la estación marina de Plentzia (PIE) y de la Escuela de Acuicultura e Industrias Alimentarias de Mutriku-kardala LHII. GAIKER-IK4, como experto en el tratamiento de aguas y el cultivo de microalgas, se ha encargado, en Akura, tanto de la coordinación como del cultivo de microalgas, desarrollo de dietas y optimización de los sistemas de tratamiento y reutilización de las aguas de proceso. "Hemos superado la fase de cría y ahora pretendemos

Matxixako Moluskoak trabaja con un sistema long-line de cultivo de mejillón que ha superado las expectativas

centramos en el engorde", decía Echevarria. Así destacaba que "un 21 por ciento de las capturas se destinan a harina de pescado. Nosotros tratamos de sacar al mercado, un producto que pese a su mala fama cuenta con una calidad notable. Además evita los problemas del anisakis, de rápido crecimiento, y que puede ser de aporte alimentario notable para países sin recursos, además de un sustitutivo de la tilapia, de baja calidad, una vez que existen diferentes formas de prepararlo".

Los moluscos entran en acción

Años después de trámites administrativos, análisis de viabilidad técnica y económica, gestiones empresariales y trabajo en el mar, otro proyecto que avanza es la comercialización del mejillón producido en mar abierto en el Cantábrico. El proyecto Matxixako Moluskoak es la primera iniciativa instalada en el polígono de acuicultura de Mendexa -a escasas millas del puerto de Lekeitio-, que saca del agua cien toneladas del molusco bivalvo, capaz de llegar a las estanterías de los supermercados bajo la marca Amarra. "De momento, extraemos 100 toneladas, pero una vez que el consumo de mejillón en el País Vasco alcanza las 3.000 toneladas nuestro objetivo es abarcar en un futuro hasta ese volumen", decía Txomin Lasarte de la empresa Matxixako Moluskoak.

El cultivo del mejillón de esta firma daría así un paso de gigante y, de hecho, busca ampliar el espacio abierto en las costas de Lea-Artibai para alcanzar el medio millar de toneladas de producción en cuatro o cinco años -cuando a partir de 2020 o 2021 también se podrían criar ostras- e identificar otra zona viable frente al cabo de Ogoño, en Elantxobe.

Amarra produce mejillones en long-lines a mar abierto, dentro de una tarea difícil, pero todos los escollos han sido superados, con una instalación sostenida, en base a mediciones y experiencias en el que se ha tenido que estudiar toda la estructura "al milímetro". La primera



Lasarte explica las tareas realizadas en la instalación de la planta de mejillón

experiencia de estas características en todo el Cantábrico ha dado "buenos resultados y se están superando las expectativas iniciales".

Matxixako Moluskoak, surgido en 2015 de la unión entre las cofradías de Lekeitio y Ondarroa, las empresas Arrankoba e Itsaskorda, la Organización de Productores de Pesca de Bajura de Gipuzkoa, la Asociación de Armadores de Bajura de Gipuzkoa y el centro tecnológico Azti, que se ha encargado del apartado científico, demuestra que los doce long-lines instalados en fase de producción han dado su fruto, "convirtiéndonos en referentes en producción de mejillones a mar abierto", señaló Lasarte.

La zona en la que se enmarca el Parque Acuícola de Mendexa, en la franja del litoral vizcaíno entre Lekeitio y Ondarroa, está declarada por el Gobierno vasco, en el marco de su "Plan Estratégico de Pesca y Acuicultura 2015-2020", como de especial interés para cultivos marinos con long-lines, un sistema de cultivo de bivalvos en mar abierto, que es el utilizado por Matxixako Moluskoak.

El polígono cuenta con una superficie total de 556 hectáreas, habiéndose balizado, en una primera fase, 290 hectáreas, de las que 210 se destinarán a producción.

Previamente a esta declaración, la Dirección de Pesca y Acuicultura del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras y el centro tecnológico Azti habían llevado a cabo investigaciones que determinaron la viabilidad técnica y económica de producción de moluscos con long-lines sumergidos a diferentes profundidades, obteniendo buenos resultados para la producción de moluscos como el mejillón, la zamburiña y la ostra.

La actividad contempla diversificar las actividades productivas. El 10% de las instalaciones está ocupado por la empresa Matxixako Moluskoak, quien ya ha solicitado permiso para ampliar la zona de producción hasta ocupar el 30% de la superficie. Además, dos empresas más (una vasca y gallega), han mostrado su interés para diferentes proyectos de acuicultura.

Además de ésta, se ha identificado otra zona como viable frente a cabo Ogoño, en la localidad de Elantxobe. Dadas las características de ambas áreas y la oceanografía de la costa de Euskadi se ha estimado que la producción anual de moluscos en la costa vasca podría alcanzar valores de entre 3.000 a 4.000 toneladas, dependiendo de las especies cultivadas.

"Es un sistema diseñado para hacer frente a las condiciones más duras en el mar", afirmaron desde la empresa, que confía en seguir desarrollando la actividad acuícola de la zona. "En noviembre con los temporales no hemos salido a la mar, pero la instalación está construida con un sistema

El mejillón adquiere su carácter comercial, después de haber pasado los 8 a 12 meses del período de larva.

La especie posee un sabor marino único. "Nuestras aguas, libres de depuración, dan a nuestros mejillones todo el sabor característico del Mar Cantábrico". Junto a ello está el carácter salvaje "Nuestra zona de cultivo en mar abierto, en el tramo litoral entre Lekeitio y Ondarroa da un carácter especial al mejillón Amarra". Este proyecto supone un apoyo a la economía local, en el cual se fomenta la economía de KM 0, el producto local, apostando además por un producto ecológico. El tamaño es mediano, "perfecto e ideal para raciones, para que los saborees solo o en compañía". Con un alto estándar de calidad, cuenta con un gran proceso de producción ecológico, que emplea materiales y prácticas sostenibles y respetuosas con el mar permitiendo producir mejillones exclusivos y de gran calidad. 🌊

“La acuicultura ornamental tiene en Discusland, un proyecto pionero”

El pez disco está adquiriendo un gran valor económico, es tipo de pez muy apreciado y presenta unas características muy interesantes para los amantes de los acuarios. A la hora de su crianza hay muchos pequeños pero importantes detalles que hay que tener en cuenta si se quiere que las larvas sobrevivan o no sean eliminadas por sus progenitores.

Discusland S.L. se encuentra en pleno proceso de crecimiento, físico en sus instalaciones y de proyectos.

Roberto González presentó la empresa Discusland que se dedica a la cría intensiva del pez Disco. Esta especie está considerada la reina de los acuarios de agua dulce en la acuicultura ornamental. Esta empresa se erige la única en Europa que se dedica a la cría.

Discusland S.L. es una empresa que fundó en el 2003 un grupo multidisciplinar de Científicos Marinos e Ingenieros entre los que se encuentra González que explicó las particularidades de la reproducción del pez disco. Esta firma es pionera en la acuicultura ornamental con unas instalaciones modernas de más de 40.000 litros para la cría del rey de los acuarios. Además, ha convertido en una empresa referente en el mundo de la acuariofilia, cubriendo todo el mercado estatal, así como Portugal y Francia. "Europa es el principal mercado de pez ornamental y hay que tener en cuenta que cada pez de estos se paga entre 20 a 1.000 euros".

Cuenta con una reproducción única, en donde un aspecto fundamental es que las larvas del pez disco se pegan en el cuerpo del progenitor para adquirir la mucosa que se generan en el propio cuerpo de los progenitores. "Este proceso es fundamental, con unas puestas muy pequeñas, de 200 a 500 huevas que llevamos bajo en un exhaustivo control, bajo criterios de limpieza. Si los reproductores consideran que no han nacido suficientes, o cuentan con stress, los eliminarán. Estas larvas al inicio de 0,5 centímetros después se despegan de los peces. Tras medio año de vida pueden adquirir los 8 o 9 centímetros.

Los alevines presentan una boca sumamente pequeña y una vez que están en natación libre necesitan de la mucosa que generan los padres para alimentarse durante sus primeras se-

También se desarrolla un proyecto de acuicultura ornamental con el pez disco que llega a pagarse la pieza, entre 20 y 1.000 euros



manas de vida. Esta mucosa es esencial para su desarrollo y sistema inmunológico.

De esta forma se nos complica su cría al no poder prescindir de la pareja reproductora una vez han hecho la puesta. Además durante esta etapa, los reproductores están sometidos a un gran desgaste y estrés que les provoca falta de apetito que les hace adelgazar y si no tenemos cuidado y tomamos las precauciones necesarias pueden llegar a enfermar y morir.

Hemos de tener en cuenta que el costo de los reproductores es muy elevado. Es por ello muy importante conseguir el destete de los alevines lo antes posible de cara a dejar descansar a los reproductores y disponerlos para la nueva puesta. Pero a su vez hemos de hacerlo con las garantías de que los alevines crecerán fuertes y sanos una vez estén solos.

En sus instalaciones llevan muchos años trabajando en la cría del pez disco y después de muchísimas pruebas constatan que necesitan dejar a los reproductores con los alevines hasta que estos comiencen a comer por su propia cuenta nauplios de artemia (alimentos). Todos los intentos de cría sin reproductores son costosísimos en horas de trabajo y además con resultados desiguales o malos. Por todo ello trabajar con un Nauplio (alimento) de calidad es de suma importancia pero además importa mucho el tamaño del mismo ya que cuanto más pequeño sea antes podremos dárselo a los alevines y antes podremos separarlos de los padres.

En su caso y por experiencia, llevan utilizando desde hace un tiempo y con éxito un Nauplio pequeño de tamaño (sobre las 430 micras) con un alto nivel de HUFA. Con este Nauplio conseguimos que los alevines comiencen a comerlo entre dos y tres días antes de lo que lo harían con el Nauplio de tamaño normal. Esto nos supone que los reproductores puedan descansar antes y reponerse para la siguiente puesta. 🌊



Más de 900 Buques Entregados

ORGULLOSOS DE NUESTRO TRABAJO



“Con la certificación nuestras empresas han ganado en clientes y en prestigio”

La organización sin ánimo de lucro, MSC, celebró el Día Mundial de la Pesca, en el Basque Culinary Center, de Donostia, con la organización de sus II Conversaciones sobre pesca sostenible bajo el lema Pesca sostenible y dieta saludable: afrontando los retos del océano. La jornada estuvo moderada por Fernando Martínez, director de Revista Alimentaria. Contó con la participación de empresas comprometidas con la sostenibilidad del mar que acompañaron a MSC en dicha celebración. Entre ellas estuvieron: Eroski, Velaspex, Campos, Bacalao Giraldo y BCC. El Embajador Azul Joaquín Felipe preparó un showcooking con productos aportados por las empresas participantes.

En esta jornada, MSC quiso llamar la atención sobre las graves presiones que se ejercen sobre el océano y, en particular, los riesgos de la sobrepesca, y el cambio climático. Este afecta gravemente a los océanos causando la subida del nivel mar, acidificación, la pérdida de oxígeno y biodiversidad y desplazamiento de especies hacia altitudes más altas. Con todo ello, se pone en peligro la seguridad alimentaria de los 3.000 millones de personas que dependen del pescado como principal fuente de proteína y la generación de ingresos de las comunidades que dependen de la pesca. En este contexto, la pesca sostenible es una de las estrategias de adaptación y mitigación. Poblaciones en mejor estado, ecosistemas mejor conservados y una gestión eficaz son claves para reducir los impactos del cambio climático.

Ignacio Urcola, gerente de Velaspex, empresa pesquera que captura bacalao en el Mar de Barents, habló sobre los beneficios



De izquierda a derecha: Fernando Martínez (Revista Alimentaria), Paz Simón (BCC), Ignacio Urcola (Velaspex), Marta Pagazaurtundua (Campos), Leire Elorriaga (Bacalao Giraldo), Laura Camarón (Eroski) y Laura Rodríguez (MSC España y Portugal).

"La flota del bacalao está preocupada por el Brexit porque Reino Unido es el gran comprador de la especie"

que dicha certificación ha reportado a la compañía, así como los efectos del cambio climático en su actividad pesquera y las medidas que el sector podría adoptar para alcanzar un mayor compromiso con la sostenibilidad marina. Los barcos bacaladeros feanan en el Mar de Barents, "en donde los caladeros están en muy buen estado biológico, con un TAC que subió un 1 por ciento, situándose sobre las 750.000 toneladas y en donde la UE cuenta con 2 por ciento del TAC sobre las 15.000 toneladas".

Pese a ese buen estado de la situación en el Mar de Barents, "nos llegan comentarios de los consumidores en el que se indica que el bacalao está muy mal, pero se refieren al Mar del Norte y el Mar Báltico, en donde está, verdaderamente, en crítica situación. En el Mar de Barents, el TAC alcanzó niveles históricos".

Por lo que respecta a Flemish Cap, en Canadá, se planteó en NAFO el cierre a la pesca, pero se ha planteado reducir el TAC, aunque serán los estudios biológicos los que muestren esos aspectos. En total cua-

Laura Rodríguez: "Nosotros certificamos las pesquerías independientemente del arte de pesca"

tro empresas, cada uno con un barco, componen la flota española. Estas son Velaspex, Laurak-Bat, Valiela, Ancora. "Un tamaño ajustado a las posibilidades de nuestros barcos. Tenemos los parámetros claros en una actividad, como la pesquería, que ha estado sometida a muchas incertidumbres". En esta dirección, Urcola decía que "nos dedicamos a hacer un buen producto. Las mejoras que hemos introducido vienen de las mejoras de nuestros clientes.

Transforman a bordo sus capturas, pero eso no quita que se puedan hacer procesos sofisticados. "Otro frente de conversión fue la situación de Noruega. "Tienen una normativa restrictiva. Si haces algo mal tienes que pagar por ello. Pero al final una mano dura hace que el caladero tenga buena salud".

En este momento, la principal preocupación de esta flota es la salida del Reino Unido, principal consumidor de bacalao del mundo. "Los distribuidores ingleses ya llevaron a cabo el almacenaje ante la salida de la UE, con el consiguiente aumento del precio". El gerente de Velaspex era claro. "Existe sostenibilidad con la pesca de arrastre. Hemos adaptado los métodos de pesca respetando el lecho marino. Podemos mostrar donde hemos pescado y qué capturas hemos realizado. Nuestro caladero, en Noruega, es veces de la Península Ibérica y pescamos en tres zonas tan grandes como Donostia. Si la gente quiere un pescado barato no va a tener atributos. Cumplimos la legislación noruega si aparecen corales tenemos que movernos y además registramos ese movimiento para que no quede ninguna duda.

Exportamos un 60 por ciento gracias al sello MSC. Podemos elegir los clientes. Tenemos más demanda que oferta. Urcola, insistía en que "en un momento en el que la pesquería del Mar de Barents está creciendo el stock, después de unos niveles muy bajos, no tener en cuenta la sosteni-



*Ignacio Urcola,
gerente de Velaspex.*

bilidad es suicida. Tenemos que mantener la pesquería en buen estado". Y en cuanto a la certificación, MSC hablaba que "en muchos países está dispuesto a pagar un 30 por ciento más por un producto certificado. Hasta las entidades financieras le aportas más confianza si la empresa está certificada.

Certificación abierta a todos los artes de pesca

En la actualidad, el 15% de las capturas de pesca mundiales se encuentran certificadas bajo el Estándar de pesca sostenible de MSC (11.8 millones de toneladas), demostrando que la pesca sostenible es posible y que las buenas prácticas están aumentando en muchas regiones del mundo.

Laura Rodríguez, directora de MSC España y Portugal, dijo que "la certificación está abierta a todo los artes de pesca salvo los que emplean venenos y explosivos. Todavía hay gran un desconocimiento en el consumidor sobre la pesca y no son conscientes de que es un sector muy regulado. Por ello, nuestra comunicación se centra en "Mares Para Siempre", un mensaje sencillo. Según el último estudio un 34% reconoce el sello pero sólo un 10% conoce realmente el significado del sello MSC. Aún así en general los niveles de confianza son muy altos. Si ponemos un ejemplo el tema del plástico vemos que es el consumidor el que ha ido por delante de la industria para su eliminación. Para una pesca sostenible esa demanda

todavía no se hace notar". Rodríguez explicaba que: "Hay más de 11 millones de toneladas certificadas en el programa MSC. Hay materia prima suficiente para que las empresas puedan desarrollar producto sostenible. Para las pesquerías artesanales, la base es la colaboración entre las diferentes Cofradías, como ha hecho la flota de Asturias o la flota vasca para la anchoa y el bonito".

Desde Echebaster, José Luis Jauregui, mantenía en el debate que "si el stock está en buen estado y si la flota trabaja bajo métodos sostenibles se debería de ofrecerle un certificado". Por su parte, Leire Elorriaga, de Bacalao Giraldo, expuso que "certificarnos ha contribuido a promocionar la exportación. Nosotros trabajamos la pesca de anzuelo. Los clientes nos han llamado en conocer el sello. Y nos gustaría que más pesquerías conseguirían esas certificaciones".

Laura Camarón, en representación de Eroski, apuntó que "esa labor de divulgación de Mares para Siempre permite conocer el sello. Nuestro compromiso como cooperativa nos lleva a un consumo responsable. Es bueno que más pesquerías y empresas se integran en criterios de certificación.

El consumidor busca una alimentación más saludable. Hemos realizado 7.500 consultas en el que veíamos que existía un compromiso con la sostenibilidad, contra el desperdicio 0, plásticos". Camarón, gestora de categoría de pescado de Eroski, Leire Elorriaga, responsable de calidad de Bacalao Giraldo, como Marta Pagazaurtundua, directora de calidad de Campos, comentaron sobre la apuesta de sus empresas por la pesca sostenible y cómo el consumidor final está respondiendo positivamente ante el reto de la sostenibilidad del mar. Además, las acciones que están emprendiendo en relación con la dieta saludable y sostenible.

Según Paz Simón del Basque Culinary, "nacimos para transformar la sociedad desde el ámbito de la gastronomía. Capacitamos a nuestros estudiantes para que trabajen en favor de la sostenibilidad. Queremos que nuestros colaboradores estén también certificados. 13.000 personas pasan por este centro. Hay alumnos de América que nunca probaron pescado y eso que tienen 30 y pico años. Tratamos que la gente se enamore con el pescado".

El mejillón gallego comienza a dar los pasos para conseguir el doble sello de calidad

La estimación es que más de 160 millones de kilos de Mejillón de Galicia conquisten el mercado comunitario a partir de junio de 2020, que es cuando finaliza el proceso de evaluación que llevará a cabo Bureau Veritas

*Texto y fotos:
Vigo/M. Berea*

El Consejo Regulador del Mejillón de Galicia ha dado un paso más hacia la excelencia con el reciente anuncio de que la Denominación de Origen Protegida se someterá a un proceso de evaluación completa por Bureau Veritas del programa de Marine Stewardship Council (MSC). El objetivo de esta iniciativa: certificar la sostenibilidad de la pesquería de mejillón de Galicia.

En caso de que el Consejo finalice la evaluación con éxito, el mejillón *Mytilus galloprovincialis* cultivado bajo esta denominación de origen podrá ser comercializado con el sello azul MSC, que ofrece a los consumidores una forma fácil de elegir productos del mar sostenibles, contribuyendo a un futuro lleno de vida en los mares. La evaluación, según anunciaron desde el propio organismo gallego, será realizada de forma independiente, mediante un proceso participativo bajo los rigurosos principios del estándar ambiental de MSC para la pesca sostenible.

El estándar MSC tiene un anexo específico en el que, además de los indicadores habituales que analizan el estado del stock, los impactos ambientales y las medidas de gestión, se incluyen marcadores específicos para el cultivo de bivalvos. Entre ellos destacan el análisis de la traslocación de semilla de zonas de cría a cuerdas y los efectos que estos movimientos puedan tener en la genética de las poblaciones; además del potencial enriquecimiento con nutrientes que se produzca en los fondos marinos y el análisis de la capacidad de carga que el ecosistema donde se encuentran las bateas puede soportar.

El cliente de la certificación está compuesto por un total de 55 empresas: 20 correspondientes al registro de centros de depuración y expedición y 35 correspondientes



Isabel Cuncheiro, secretaria general técnica de la Consejería del Mar de Galicia; Francisco Alcalde, presidente del Consejo Regulador de la DOP Mejillón de Galicia y Laura Rodríguez, directora para España y Portugal de MSC.

al registro de centros de transformación, con un total de bateas adscritas a la DOP que asciende a 2.090, y cuyo volumen de producto con denominación de origen en 2018 fue de 54 millones de kilos.

La capacidad productiva de mejillón amparado por la DOP, con una clara tendencia al alza en los últimos años, hace esperar que este volumen siga creciendo de forma significativa en años próximos. A este hecho, hay que sumar también un crecimiento en el número de empresas inscritas en los registros de la DOP Mejillón de Galicia.

En cuanto a la importancia de la mitilicultura (cultivo de mejillón) gallega, es importante señalar que el cultivo de mejillón en bateas en las rías de Galicia es, con diferencia, la más importante actividad de acuicultura de Galicia y de España. Gracias a los volúmenes producidos anualmente, en torno a los 250 millones de kilos, España es el principal estado de la Unión Europea en cuanto a producción acuícola.

160 millones de kilos es la estimación de producción para 2020

Así pues, en base a la tendencia favorable que viene experimentando la DOP y al actual número de bateas que forman parte de la misma, se puede estimar que el potencial de volumen de mejillón certificado sostenible bajo el sello MSC pueda alcanzar los 160.000.000 kg de mejillón.

En el contexto socioeconómico, la actividad de cultivo de mejillón supone una importante fuente de riqueza y bienestar social, ya que los resultados de esta actividad económica benefician a diversos sectores sociales. La mitilicultura gallega genera en las comarcas productivas un efecto económico positivo que no se limita únicamente al sector productor, ya que, junto a los productores y sus asociaciones, las empresas comercializadoras (centros de depuración, industrias de procesado y conserveras) y los suministradores de insumos se constituyen como un conjunto de sectores que integran el clúster del me-

xillón, beneficiándose de la existencia de este cultivo.

Por otro lado, la actividad de cultivo de mejillón en bateas es desarrollada por más de 1.900 pequeñas y medianas empresas familiares que dan trabajo directo a casi 4.000 personas, en su mayoría ocupadas por cuenta propia. Lo que supone una fórmula de economía social fuertemente vinculada al territorio y que redistribuye las rentas que genera entre una amplia base social.

Por todo ello, en las comarcas costeras donde se realiza el cultivo del mejillón supone un impulso de dinamismo económico en otras muchas actividades y pequeños negocios que se benefician de su presencia.

Interés en entrar en la certificación MSC

Desde su creación en 1994, el Consello Regulador do Mexillón de Galicia viene profundizando en la senda de la sostenibilidad de este molusco gallego a través de diversas acciones. De esta forma, para ampliar el sistema de garantías de Mexillón de Galicia, la organización entiende que debe de contar con la ayuda de una tercera parte objetiva que, en base a una evaluación abierta, acredite la bondad ambiental de nuestro cultivo. A través del sello azul MSC, espera poder trasladar al consu-

midor información fidedigna sobre la sostenibilidad del Mexillón de Galicia.

En el acto de presentación de esta nueva acción dirigida a la sostenibilidad se encontraba Laura Rodríguez, responsable de MSC para España y Portugal. Rodríguez, que definió al mejillón como una especie emblemática en España, y destacó su gran importancia desde el punto de vista de la producción y la comercialización. Por ello, señaló, "es una gran noticia que la DOP del Mejillón de Galicia quiera unir a su certificación de origen y calidad, una certificación de sostenibilidad". En este sentido, agradeció la apuesta del Consello Regulador por el programa MSC como herramienta para demostrar la sostenibilidad de sus operaciones y les deseamos mucho éxito en el proceso.

Bureau Veritas evaluará la actividad


La evaluación será llevada a cabo por la entidad independiente Bureau Veritas. El equipo evaluará la pesquería según los tres principios del estándar ambiental del MSC: la salud de la población del mejillón, el impacto de la recogida de semilla y el cultivo en bateas en el ecosistema marino y la efectividad de las medidas de gestión. El proceso de evaluación está abierto a todas las partes interesadas.

Marine Stewardship Council (MSC)

Es una organización internacional sin ánimo de lucro cuyo sello azul de pesca sostenible y su programa de certificación reconoce y premia las prácticas pesqueras sostenibles, además de ayudar a crear un mercado más sostenible para los productos del mar.

El sello azul de MSC sobre un producto significa que: procede de pesquerías que han sido certificadas en base al estándar de MSC, un indicador científico para la pesca sostenible con el medio ambiente, y que es de origen sostenible con trazabilidad garantizada.


En la actualidad, más de 300 pesquerías en más de 34 países han obtenido la certificación de acuerdo con el Estándar de MSC.

Dichas pesquerías producen alrededor de 12 millones de toneladas al año, lo que representa el 15% de las capturas mundiales en el mar. En los mercados se pueden encontrar con más de 35.000 productos pesqueros llevan el sello azul de MSC. 

Se incorpora a la dieta de los trabajadores de Inditex

Mejillón de Galicia se ha convertido en proveedor de Inditex, lo que permitirá a los trabajadores de la multinacional gallega disfrutar en sus menús de este molusco.

Esta nueva relación comercial adquiere una gran relevancia para la Denominación de Origen Protegida Mejillón de Galicia por varias razones. En primer lugar porque ratifica su crecimiento constante, como lo demuestran las más de cien marcas que en este momento operan el sello de la DOP, y en segundo lugar, porque refrenda su calidad, un aspecto clave que Inditex ha tenido muy en cuenta al optar por Mejillón de Galicia e incluirlo en la dieta de su plantilla laboral. Y en tercer lugar, por los exigentes requisitos que rigen el funcionamiento del comedor de la multinacional gallega, por el que pasan diariamente más de 4.000 personas en sus emplazamientos de Arteixo y Narón.

La empresa ha desarrollado el concepto denominado "comedor 360 grados" que se fundamenta en la utilización de productos de proximidad (conocidos también como proveedores kilómetro 0) y cuya obtención destaca por ser respetuosa con el medio ambiente. Estos dos requisitos se cumplen a la perfección en el caso de Mejillón de Galicia ya que se trata de un alimento que se cultiva en las rías gallegas y las fases de cría y desarrollo del mejillón previas a su extracción de la batea son procesos totalmente naturales. Durante ese periodo, los nutrientes que necesita el mejillón para su crecimiento provienen exclusivamente de la riqueza en fitoplancton de las aguas, sin que exista ningún aporte externo. Además, como actividad sostenible que es, el cultivo de Mejillón de Galicia ha sido capaz de generar a lo largo de los años un sector económicamente viable y socialmente equitativo. 



Francisco Alcalde,

presidente del Consejo Regulador de la DOP Mexillón de Galicia

"La cosecha de 2020 podría llegar al mercado ya certificada con los sellos de la DOP y de MSC"

Señala el presidente del Consejo Regulador de la Denominación de Origen Protegida Mexillón de Galicia, Francisco Alcalde, que de todas las certificaciones que existen actualmente, MSC está considerada como una de las más exigente "y las más eficientes comercialmente". De hecho, asegura, fue determinante en su elección el hecho de que fuera un sello "apreciado y reconocido en los países de la Unión Europea".

*Texto y fotos:
Vigo/M. Berea*

¿Les ha llevado mucho tiempo tomar la decisión de certificar el mejillón con MSC?

Había un interés sobre el tema desde hace algún tiempo por eso hicimos una evaluación previa.

Detectamos una creciente demanda de productos del mar sostenibles amparados a través de sellos de certificación independientes, por ello ahora decidimos

someternos a una evaluación plena para certificar con el sello MSC.

¿Por qué MSC?

De las certificaciones actualmente existentes en el mercado todo parece indicar que MSC está entre las más exigentes en

los requerimientos a cumplimentar y entre las más eficientes comercialmente.

¿Cuánto creen que puede tardar este proceso?

Las actividades para la certificación final están diseñadas sobre un programa elaborado por la entidad independiente Bureau Veritas y abarcan hasta junio de 2020.

Es compromiso de todos que podamos estar certificados en esa fecha. Si así fuera, la cosecha de 2020 podría llegar al mercado certificada con los sellos de la DOP y de MSC.

¿Es algo que les puede ayudar en el mercado internacional?

Sin duda ese fue un factor importante en la decisión del Pleno del Consello Regulador.

En los países de la UE el sello MSC es muy conocido y goza de gran reputación,




Francisco Alcalde

tanto por los consumidores y como por la cadena de suministro.

¿Qué significa esta medida para el Mejillón de Galicia?

La calidad del Mejillón de Galicia está determinada por su cultivo en las Rías Gallegas de donde obtiene el mejor alimento, y por las mejores prácticas de los productores, y certificada por su origen a través de la DOP.

Su sostenibilidad está sobradamente demostrada: es una producción natural arraigada al territorio, con un fuerte vínculo ambiental y hondo impacto socioeconómico, un cultivo que presta servicios positivos al ecosistema.

Ahora pretendemos dar al consumidor una garantía de que lo que decimos está acreditado por terceros independientes a través del sello MSC. 

CADENAS GRADO 80 para Pesca

Eslabón

Corto
Medio
Largo

Acabados

Negro
Pintado
Galvanizado

La experiencia nos permite ofrecerte lo mejor

 **VICINAY**
Cemvisa

Tlfo.: (+34) 944 891 150
comercial@vicinaycemvisa.com
www.vicinaycemvisa.com

El futuro de la acuicultura: especies mejoradas y harina de insectos

La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (Anfaco) organizó en su sede de Vigo una jornada dedicada al “Desarrollo Biotecnológico en el Sector Acuícola”, en la que se expusieron varias de las iniciativas que se están desarrollando en Galicia en este ámbito. Por su parte, en el Centro Tecnológico del Mar se habló de la potencialidad de las algas en la cosmética natural.

*Texto y fotos:
Vigo/M. Berea*

La acuicultura sigue creciendo más rápido que otros sectores principales de producción de alimentos, aunque ya no muestra las elevadas tasas de crecimiento anuales que se registraron en las décadas de 1980 y 1990. A pesar de ello, quizás sea el sector de producción de alimentos de crecimiento más acelerado. Hoy en día, la acuicultura representa casi el 50% de los productos pesqueros mundiales destinados a la alimentación, de ahí la necesidad de un intercambio de información fiable. Con este objetivo se celebró en Anfaco-Cecopesca la jornada "Desarrollo Biotecnológico en el Sector Acuícola". Su objetivo: poner de manifiesto las necesidades de investigación y de innovación para caminar hacia una acuicultura del futuro, enfocada a mejorar la competitividad de las empresas del sector.

La inauguración de la jornada corrió a cargo del secretario general de Anfaco, Juan Manuel Viéites, quien presentó los avances del proyecto "Infraestructura de Investigación Avanzada para el Desarrollo Biotecnológico de los Sistemas Acuícolas", que permitirá ofrecer a las empresas un abordaje integral para la puesta en marcha de ideas innovadoras. Es decir, les proporcionará la ventaja de poder llevar a cabo experimentos científicos, pruebas de prototipado y escalado, primera producción, y validación del producto, todo ello en un mismo centro tecnológico, multiplicando la eficiencia



Un foro da a conocer proyectos novedosos sobre acuicultura en Galicia

productiva de la inversión, y con un claro ahorro de tiempo y costes. La biotecnología juega un papel fundamental como disciplina, ya que su aplicación permitirá, entre otros, obtener especies mejoradas y optimizar la alimentación de los peces y moluscos, desde un punto de vista sostenible y minimizando el uso de medicamentos.

En definitiva, esta infraestructura servirá para dar apoyo y soluciones innovadoras al sector acuícola en materia de cultivo de especies acuáticas comerciales y emergentes, teniendo en cuenta aspectos relacionadas con la nutrición, las condiciones de cultivo y la sostenibilidad ambiental.

Además, en la jornada se presentaron otros proyectos relacionados con la acuicultura que se están desarrollando ac-

tualmente en Anfaco-Cecopesca como el ALGALUP, del Programa europeo de cooperación Interreg España-Portugal.

Su finalidad es desarrollar una estrategia integral para promover la investigación y la innovación en la explotación de las macroalgas, fomentando la interconexión entre expertos de instituciones de ambos países, con el objetivo de buscar alternativas sostenibles a su explotación en la zona de estudio. Para ello se está investigando el potencial de ciertas especies poco explotadas, impulsando su cultivo y desarrollando nuevas formas de aprovechamiento de la biomasa para su aplicación tanto en alimentación humana, con aplicaciones biomédicas y cosméticas, como en dietas de acuicultura.

También tuvo su protagonismo el Proyecto ALTERNFEED, financiado a través

del Programa pleamar, de la Fundación Biodiversidad, que busca alternativas sostenibles al uso de harinas y aceite de pescado en la fabricación de alimento de peces. Un trabajo que pretende evaluar el uso combinado de ingredientes alternativos en la fabricación de los piensos destinados a la alimentación en acuicultura.

Se prevé que en el año 2030 la acuicultura sea la principal fuente de productos pesqueros en el mundo, pero este dato positivo choca con el hecho de que la acuicultura depende en gran medida del aceite y harina de pescado, la soja y el aceite de krill como ingredientes esenciales para la fabricación del pienso, lo cual ejerce una presión importante sobre los ecosistemas marinos y terrestre.

A pesar de todo ello, la incorporación de ingredientes alternativos en los piensos de acuicultura se ha tratado en su mayoría de una manera individual, limitado a un solo ingrediente de cada vez, sin tener en cuenta las propiedades que puede presentar una combinación de varias materias primas.

De ahí la importancia de ALTERNFEED, que está testando la combinación de tres ingredientes para la fabricación de piensos: Harina de insectos como fuente proteica de calidad, Biomasa de microalgas y Fracción proteica y lipídica recuperada del agua de cocción de la fabricación de las conservas de atún.

Otro trabajo presentado fue el de la "Criopreservación de organismos acuáticos". Fue Estefanía Paredes, investigadora de la ECIMAT, la encargada de explicar las ventajas de aplicar esta tecnología para la industria acuícola.

En la segunda parte de la jornada se abordó el futuro de la acuicultura desde una perspectiva empresarial, exponiendo las necesidades tecnológicas de la industria y la importancia de contar con infraestructuras de investigación especializadas, que ofrezcan soluciones innovadoras para el cultivo de especies acuáticas comerciales y emergentes.

Yolanda Molares, directora del Clúster de Acuicultura, Acuiplus, y Loli Pereiro, gerente del Clúster de Biotecnología de Galicia, Bioga, pusieron de manifiesto la ne-



Juan Manuel Vieites, secretario General de ANFACO-CECOPESCA

cesidad de mejorar la gestión del conocimiento y la transferencia a la industria, así como de reforzar la colaboración entre los diferentes actores de la cadena de valor.

Por último, representantes de las empresas Porto-Muiños, dedicada a la comercialización de algas, y Aquatreck, fabricantes de vacunas para acuicultura, explicaron los retos a los que se enfrentan desde el punto de vista de su propia experiencia.

Expertos debaten el potencial de las algas en la cosmética

Expertos de diferentes ámbitos relacionados con la investigación y la innovación en el ámbito de la cosmética han coincidido en resaltar la potencialidad tanto de las microalgas como de las macroalgas en la búsqueda de nuevos ingredientes de calidad para la cosmética natural.


Fue en el seminario que sobre cosmética marina organizó el Centro Tecnológico del Mar-Fundación Cetmar en el marco del proyecto CVMAR+i, que centra sus objetivos en la valorización de los recursos marinos.

La directora-gerente de Cetmar, Paloma Rueda Crespo, fue la encargada de

abrir esta jornada que sirvió para constatar las grandes posibilidades de aplicación cosmética de diferentes especies de microalgas, cuyos extractos y compuestos bioactivos ya se están utilizando con éxito en cremas o productos regenerativos para la cara o la piel, así como en protectores solares o productos para el cuidado del cabello.

Según los expertos, idéntico provecho están demostrando los extractos de las macroalgas.

Estos organismos marinos presentan una serie de compuestos bioactivos con alta potencialidad cosmética que, por sus características antioxidantes, inmunoestimulantes o emulsionantes, además de por sus vitaminas y minerales, están respondiendo a las demandas de la industria cosmética que, con ánimo de atender la demanda de los consumidores, busca nuevos compuestos más naturales y menos tóxicos a nivel ambiental.

Durante el seminario se expusieron además diferentes proyectos empresariales que, a través de la interacción con el ámbito investigador o con los agentes relacionados con la recolección de algas, están permitiendo ofrecer nuevos ingredientes cosméticos de calidad y con eficacia demostrada. 

“La comunidad marítima estuvo desaprovechando un gran talento, el de la mujer”

La mujer en el sector marítimo fue el asunto abordado en el Encuentro con la Mar del Clúster Marítimo Español, celebrado con motivo del Día Marítimo Internacional. Con el gran plantel de ponentes, se quiso poner en valor la contribución de las féminas en un sector que tradicionalmente ha sido comandado por los hombres. Y también se definieron los retos y oportunidades, muchas, que se abren a su paso.

*Texto:
Teresa Montero*

En su discurso de bienvenida a este encuentro para valorizar la labor de la mujer en el sector marítimo, Alejandro Aznar, presidente del Clúster Marítimo Español (CME), resaltó el trabajo de la mujer en el mar y cómo ha ido avanzando en el sector para conseguir un papel relevante en el mismo. No obstante, Aznar insistió en que “sigue siendo insuficiente”, la cifra de ingenieras y científicas en España, aunque es superior a la de la media europea (47%).

Prosperidad económica, desarrollo y crecimiento, y beneficio a todas las partes implicadas de la comunidad marítima mundial “en pos de una navegación protegida, segura, limpia y sostenible”, es lo que facilita el empoderamiento de la mujer, declaró el presidente del CME.

“Hay que asegurar bien los planes de igualdad y en este sector hay que trabajar mucho en ello”, señaló Yolanda Piedra, presidenta del Clúster Marítimo de Cataluña



Asamblea General de Anmupesca (Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca) el pasado 8 de marzo. De izquierda a derecha: la presidenta de Anmupesca, Rita Míguez; la presidenta del Parlamento andaluz, Marta Bosquet; y la presidenta de la Asociación Andaluza de Mujeres de la Pesca (Andmupes), Ángeles Cayuela.

Igualmente consideró que es “importante demostrar que el sector marítimo es igual para todos y muestra de ello es la mesa redonda con la que contamos en este encuentro”.

Así, la moderadora de la mesa de debate fue María del Carmen Palomino, del departamento de Ingeniería Civil, Transporte y Territorio de la Universidad Politécnica de Madrid, que comenzaba afirmando que “el mar ha sido un imán para todas las personas que tienen metas, que son curiosas y están volcadas en la ciencia y el conocimiento”.

Palomino se refirió al empoderamiento de la mujer, no sólo como una necesidad, “sino una evidencia que tiene que ser positiva para todos”. Además, reconocía que “la comunidad marítima estuvo desaprovechando un gran talento, el de la mujer”.

Visibilidad y oportunidades

Rocío Béjar, secretaria general adjunta de la Confederación Española de Pesca (Cepesca), fue la encargada de dar a conocer la realidad de la mujer en el sector de la pesca, en el que reconoce que es más complicada su incorporación. “Sin embargo, desde la Administración y desde el sector, trabajamos para dar más visibilidad y reconocimiento al trabajo que se ha hecho”.

Desde su experiencia, señaló que a medida que la mujer ha ido formándose, hoy en día se pueden encontrar más tituladas y con una gran vocación por embarcarse a bordo de los buques y, por otro lado, existen otras mujeres que están trabajando en empresas pesqueras y generan mucho empleo y riqueza.

Asimismo, Cepesca contribuye de forma muy cercana a través de la Asociación Na-

“Debemos seguir creando oportunidades para que la mujer pueda optar a los mismos puestos que los hombres”

cional de Mujeres de la Pesca (Anmupesca) y es a día de hoy un interlocutor más ante la Administración.

Instando al deber de “seguir creando oportunidades para que la mujer pueda optar a los mismos puestos que los hombres”, finalizó su intervención la secretaria general adjunta de la confederación.

En este sentido, desde el ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, se creó una Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero, así como un Plan de Igualdad 2015-2020 para dar valor al papel de la mujer en la pesca. A su vez esta asociación celebra una serie de Congresos Nacionales que Béjar considera “muy enriquecedores”.

La formación, una de las grandes preocupaciones de la Unión Europea, fue el eje de la intervención de Mercedes Pardo, directora general del Instituto Marítimo Español (IME), quien manifestó su apoyo a la “formación de calidad” que, según ella, es bastante paritaria en lo que al Instituto se refiere. “Es cierto que somos muy trabajadoras y estamos ahí, la valía está demostrada, aunque -defendía Mercedes- “tampoco hay que demostrar más que nadie que valemos”.

Otra de las ponentes fue la presidenta del Clúster Marítimo de Cataluña y miembro del Comité Ejecutivo de PIMEC (Pequeña y Mediana Empresa de Cataluña), Iolanda Piedra, que además ostenta el cargo de presidenta de la Comisión Mujer Empresa, que tiene como objeto el empoderamiento de la mujer en el sector.

A pesar de no haberse sentido discriminada en su trabajo en este sector, Piedra quiso respaldarse en los datos: “Aunque hablamos de organizaciones abiertas, el posicionamiento de la mujer en las comisiones ejecutivas y en altos cargos no es tan claro”.



Día de la constitución de Anmupesca

A su vez explicó que existen factores, a los que denomina “gaps”, que determinan el rumbo de una empresa, como la innovación, el acceso a la financiación, la internacionalización... “Cuando una mujer está al frente de una empresa estos factores difieren si, en cambio, el responsable de dicha empresa es un hombre”, remarcó Piedra basándose en numerosos estudios que así lo avalan.

Todo es muy normal

Fue muy instructiva la intervención de Anita Sánchez, teniente de navío de la Armada Española, que nos contó su experiencia personal basada en anécdotas: “Cuando ingresé en la escuela naval en 1992 me dieron la misma bolsa que le daban a los hombres, esto incluía un bañador de hombre entre otras cosas”.

Si bien es cierto lo “inusual” de estas situaciones, para todos al principio, recordaba Sánchez, también es verdad, añadía la teniente, que finalmente todos han tenido que poner de su parte para ir avanzando: “Hoy en día tenemos uniformidad propia, incluso uniformidad para mujeres embarazadas. La Armada sorprendentemente ha hecho las cosas bastante rápido”.

Ante la pregunta de si había sufrido discriminación o no, Sánchez aseguró que nunca se sintió discriminada por ser mujer: “Cuando pude pedir mando, lo pedí, y ahora soy consciente de que, a día de hoy, incluso con mis colegas intercambiamos maniobras y todo es muy normal. Como debe de ser”.

Mujeres en altos cargos

Después fue el turno de Theresa Zabell, exregatista española y presidenta ejecutiva de la Fundación Ecomar, que descubrió a los 11 años que quería practicar ese deporte de modo profesional y ser olímpica.

Y aunque por aquellos entonces, no existía la posibilidad de ir a los Juegos Olímpicos, ya que las competiciones estaban reservadas para el hombre, luchó por hacer su sueño realidad: “Cuando miras hacia delante ves lo que queda por hacer, pero mirando hacia atrás, te paras y te das cuenta de lo que hemos conseguido”.

En general, según Zabell, en las grandes competiciones marítimas “estamos consiguiendo paridad”. Ella al final tuvo suerte, pues un armador la contrató para ser la patrona de su barco. “La experiencia fue de tres años y la relación, a día de hoy, sigue siendo maravillosa”, resaltó.

Siguiendo con el hilo argumental mantenido durante su intervención, la exregatista española quiso aprovechar la oportunidad para reconocer que “sigue habiendo un problema en los dirigentes y altos mandos” y que, por lo tanto, “siguen faltando mujeres”.

Reconocimiento del papel de la mujer

La visibilidad del papel de la mujer es para Rocío Béjar un trabajo fundamental. Un papel que “se ha ido diversificando” ya que ahora existen más tituladas. Así, la parti-

En la Armada existe una amplia y compleja legislación sobre maternidad y conciliación

participación femenina en lo que respecta a servicios marítimos es mayor que en astilleros, ingenierías, sociedades de clasificación...

Por otra parte, sobre las medidas que se precisan para la incentivación, Mercedes Pardo aseguraba que "la mujer que estudia Marina Civil lo que busca es la conciliación y cuando una persona está embarcada busca esa estabilidad en una empresa en tierra".

En cambio, los marinos, ya sean hombres o mujeres, que trabajan en el sector naviero, lo que buscan es un plan que les ofrezca estabilidad, además de salarial, de un proyecto de carrera de formación. Para Pardo "lo importante es que tenga su reconocimiento".

Sánchez explicó que en la Armada para dar mayor visibilidad a la tarea de la mujer, en el sistema de promoción dentro de la institución, "las mujeres que entren tendrán que ir viendo quien quiere llegar a ser almirante, por ejemplo. Es una cuestión personal. Afortunadamente la mujer que quiera desarrollar una vida profesional en la Armada, como un hombre, podrá serlo. No tenemos ni leyes ni cuotas. Es como en la universidad, va por notas de corte".

Paritario, más beneficios

En cuanto al mercado laboral, a nivel mundial, la mujer ha logrado el mismo acceso que el hombre. Sin embargo, según la presidenta del Clúster catalán, si se analizan las cifras, en el ámbito de dirección son menores. "Solo un 25% llegamos a cargos de influencia, esto tiene relevancia. Lo que ha de preocupar es lo que dicen las cuentas de resultados: cuando los órganos son paritarios, las empresas sacan un 40% más de beneficios de venta".

El problema para Piedra no está en la formación, sino en otros "gaps" y esto se ve refleja-



Mariscadoras en pleno trabajo

do cuando "el 84% de las empresas tiene entre 0 y 2 mujeres en sus consejos directivos".

Asimismo, añadía que la ley de cuotas es un sistema que "demuestra y asegura" que las mujeres estén en altos cargos. "Además, hay que asegurar bien los planes de igualdad y en este sector hay que trabajar mucho en ello". Por último, insistió en que "cuando los hombres son compañeros tuyos, te ven como una persona y no como una mujer".

Para introducir en la Armada a las mujeres, lo primero fue cambiar las leyes. Tan sólo hace 20 años, en el 1999, se tumbó la ley que no permitía la entrada de la mujer en la Armada y, más tarde, se hicieron pequeñas reformas en la construcción de barcos.

Asimismo, se cambiaron las leyes sobre la protección de la maternidad dentro de la institución: "Fuimos pioneras en lo que corresponde a este tema", aseguraba la teniente de navío de la Armada. Hay una amplia y compleja legislación sobre este tema, pero existe.

A pesar de todo esto, las cifras marcan la realidad: el número de oficiales es del 3%, contaba la teniente. Aunque el acceso a la escuela naval ha cambiado (acceso universitario), la Armada está realizando un plan de captación en universidades "muy importante". Para concluir, Sánchez aseguró que "llevamos muchos años mostrando cómo es nuestro mundo y demostrando que se puede ser igual".

Zabell, como deportista, afirmó que las mujeres "hemos revolucionado el mundo de los deportes náuticos" y en España particularmente. Sin embargo, "navegamos pocas", y declaró que en Suiza y Austria se navega cuatro veces más que en España, así como en Francia o Nueva Zelanda.

En este sentido, nos contó que para promover los deportes náuticos en España, desde Ecomar trabajan con niñas y niños por igual: "una persona que navega aprende todo lo que conlleva este sector marítimo, como es trabajar en equipo, por ejemplo".

Retos y oportunidades

En cuanto a los retos futuros, Béjar, declaró no ser partidaria de las cuotas. Por su experiencia, considera que las mujeres tienen que estar en los órganos, trabajando y haciendo que cada persona "haga valer su valía".

Por otra parte, Zabell comentó que cuando estuvo en el Comité Olímpico no había cuotas. "Se decidió que el 20% debían de ser mujeres ya que, si no se imponía eso no había ninguna mujer".

Defendió que las personas "deben saber ejercer sus funciones sean hombres o mujeres" ya que esto "es un factor que hace bien a todos". Por lo que "las cuotas sí, siempre que se ejerzan correctamente las funciones del puesto en cuestión", aclaró la exregatista.

Formación, un mayor reconocimiento y la promoción dentro de la empresa son áreas que reforzarían la presencia de la mujer en el sector marítimo

Según los datos aportados por Béjar, mientras que el número de trabajadores en el mar (régimen adscrito) es de 31.000 personas, el número de mujeres es de 5.000 (se incluye pesca, acuicultura...). Ante la escasez de tripulantes, ve la oportunidad "de que la mujer se pueda integrar, siendo realistas de la dureza de la actividad, seas hombre o mujer. Son espacios muy cerrados en los que pasas muchos días fuera de casa y aquí, es donde tenemos el mayor reto".



Mariscadora muestra su cosecha

A su vez, para la Organización Marítima Internacional (OMI), comentaba Pardo,

hay tres grandes áreas que reforzarían la presencia de la mujer en el sector marítimo: la formación y formación continua, un mayor reconocimiento y la promoción dentro de la empresa.

Visto como oportunidad, en relación a las cualidades, "es igual de importante que una mujer esté en la toma de decisiones como lo es que esté un hombre", anotaba Iolanda Piedra. "Las mujeres siempre nos hemos acostumbrado a escuchar a los demás y esto, en las decisiones en equipo, toma un papel muy relevante", añadía. Recordó además que la mujer empresaria tiene aversión al riesgo, constancia y gran sentido de responsabilidad.

En la despedida, el Presidente de Honor del CME, Federico Esteve, lanzó la propuesta de crear un Grupo de Trabajo dentro del Clúster para potenciar las ideas aportadas por las ponentes, y así contribuir al apoyo e incremento de la posición de la mujer en el sector marítimo. 🌊



Generadores de Hidrógeno

¡Ahorre combustible y reduzca las emisiones contaminantes!

- Proteja el medio ambiente
- Optimice los recursos
- Mejore la eficiencia del motor
- Ahorro económico



www.hydrosystems.eu

info@hydrosystems.eu - Tel. +34 607 261 720 - Catalunya, 36, 08791 Sant Llorenç d'Hortons, Barcelona

Impide el aumento de capacidad de la flota cuando licencias y cuotas no funcionan

Entradas y salidas, un régimen eficaz si los estados colaboran

*Texto:
Juan Carlos Barros*

La Comisión Europea ha presentado un estudio sobre la aplicación del régimen de entradas y salidas para gestionar la capacidad de la flota pesquera europea, cuyo conclusión final es que el régimen es adecuado como instrumento de prevención del aumento de la capacidad nominal de pesca, pero siempre que los Estados colaboren.

Cuando mejor funciona el régimen de entradas/salidas, señala el Estudio, es en situaciones donde las medidas de conservación y gestión de la pesca no son suficientemente efectivas para regular el uso la capacidad por medio de acciones ejecutables de input, es decir las licencias, o de output, o sea las cuotas pesqueras. Ahora bien, todo ello siempre y cuando los Estados aseguren la medición precisa, la verificación y la información de los indicadores de capacidad, tonelaje y potencia de los barcos.

El régimen de entradas y salidas de la flota pesquera de la Unión Europea tiene como objetivo alinear la capacidad de la flota a los recursos pesqueros disponibles. Esto se traduce en que por cada barco que entra en una pesquería se debe equilibrar con una anterior retirada de uno o mas barcos con una capacidad equivalente. Y además significa que los Estados no pueden aumentar sus flotas por encima de los topes de capacidad especificados en la legislación europea.

Sus puntos negros son la falta de flexibilidad en condiciones laborales y de seguridad a bordo



Barco descargando pescado en la lonja de Pasaia

El régimen entradas/salidas sigue siendo válido actualmente, dice el Estudio, porque tiene relevancia en todas las regiones pesqueras debido a que, en global, en las aguas europeas la capacidad de un significativo número de segmentos de flota (concretamente 190 de 255 estudiados) es demasiado alta en comparación con las oportunidades de pesca.

Aunque los Estados respetan las normas y los límites, la puesta en práctica nacional del régimen ha llevado a una percibida falta de flexibilidad para aumentar la capacidad y a la vez mejorar la seguridad o las condiciones laborales a bordo. El Estudio subraya que la efectividad del régimen entradas/salidas presenta el riesgo de ser socavada porque las autoridades de los Estados, en general, no generan datos fiables de potencia de los motores a efectos de registro y certificación.

La capacidad de pesca de un barco viene determinada por varios factores, tales como el tamaño del barco, la potencia de los motores, el uso de nuevas tecnologías y también la habilidad del patrón y de la tripulación. Tener en cuenta todos esos factores para fijar la capacidad de un barco sería inviable a efectos re-

Salvaguardias para la gestión nacional de la capacidad de la flota:

- los estados no puedan aumentar sus flotas por encima de los límites legales establecidos.
- la capacidad de un barco que entre en una pesquería debe ser equilibrada por una retirada anterior de un barco(s) con capacidad equivalente.
- cuando los estados usen ayuda pública para reducir flota, la capacidad eliminada no puede ser sustituida.
- los informes anuales nacionales de flota por segmentos con sobrecapacidad estructural deben incluir un plan de acción con objetivos de ajuste, herramientas de equilibrio y un marco claro de ejecución.

Los estados no han logrado todavía un equilibrio estable y duradero entre capacidad y oportunidades de pesca

gulatorios porque hay cosas que no se pueden poner por ley. De ahí que se hayan estipulado unos indicadores objetivos de la capacidad máxima que un barco pueda desarrollar, que concretamente son dos: las medidas del tamaño y la potencia del motor. Sin embargo, es sabido que la constante mejora tecnológica en los barcos significa que la capacidad real de pesca aumenta en un porcentaje que se calcula que es alrededor de un 3% al año.

Aunque corresponde a los Estados decidir las modalidades de puesta en práctica del régimen, todos ellos han traspuesto a su marco legal el principio general que afirma que los operadores que quieran introducir nuevas capacidades sin ayuda pública deben presentar pruebas de una retirada previa de una capacidad pesquera equivalente.

En la mayoría de los casos los Estados han puesto límites temporales durante los cuales la capacidad de pesca retirada que está en manos de los operadores privados debe usarse para introducir nueva capacidad antes que esa capacidad retorne a la reserva nacional del estado. En algunos estados la capacidad disponible en la reserva nacional se distribuye entre los operadores, mientras que en otros la capacidad de la reserva se puede eliminar permanentemente. La asignación de la capacidad a través de un sistema de licencias está, generalmente, separada del reparto de las oportunidades de pesca, excepto en Estonia y Francia.

En total, la diferencia entre la capacidad de la flota y los topes de capacidad es equivalente a 380.823 TRB y 923.972 kW, lo que representa el 25,6% del total de la capacidad de la flota continental europea en TRB y el 16,1% en kW a fecha 1 de Enero de 2018. La diferencia entre la actual capacidad de pesca y los topes de capacidad significa que hay una capacidad de pesca latente, es decir una capacidad de pesca que no se contabiliza en las estadísticas pero que puede ser reactivada por entradas en cumplimiento con el régimen de entradas/salidas,



Barcos portugueses atracados en puerto

según las normas de cada Estado. Sin embargo a este efecto debe tenerse en cuenta que la actual limitación de capacidad en cada Estado ha disminuido en comparación con los topes puestos en las normas europeas debido a la retirada de barcos con ayuda pública. En ese caso, la capacidad del barco retirado no puede usarse para introducir otro nuevo, lo que lleva de hecho a una disminución de la capacidad latente.

La situación de la capacidad de la flota pesquera en comparación con los topes al final de 2013 muestra que a nivel europeo, la diferencia ha aumentado significativamente en TRB y kW, lo que significa que la capacidad retirada sin ayuda pública pero que todavía no se ha reemplazado, según las normas del régimen entradas/salidas, ha aumentado. En todos los Estados la diferencia aumentó un 29% en TRB ($\approx + 85\ 000$ TRB) y un 40% en kW ($\approx + 262\ 000$ kW) en cuatro años.

En total, los estados del Mediterráneo parecen estar más cerca de sus topes de capacidad que los del Atlántico Noreste, fundamentalmente debido a que ha habido menos retiradas con ayuda pública. Acumulando las estadísticas de los Estados del Mediterráneo y el Mar Negro y las de los estados del Atlántico Noreste más los del Mar Báltico, pero excluyendo Francia y España que tienen flotas activas en las aguas exteriores, los estados del Mediterráneo están en total al 88% TRB y al 92% de kW de los topes de capacidad, mientras que los del Atlántico están al 73% en TRB y al 80% en kW, respectivamente.

El todavía significativo número de segmentos de flota desequilibrados en las aguas europeas demuestra que, en general, los estados no han

cumplido plenamente sus objetivos a largo plazo de lograr un equilibrio estable y duradero entre su capacidad pesquera y las oportunidades de pesca disponibles. Eso significa que sigue habiendo necesidad de un instrumento que asegure que la capacidad no aumente.

La falta de cumplimiento con la potencia de motores declarada plantea una serie de cuestiones sobre el respeto de los Estados con respecto a los topes fijados en la normativa europea y subraya la continuidad de la importancia del régimen de entradas/salidas, pues la diferencia entre la capacidad y los topes sigue siendo significativa e incluso ha aumentado desde 2013.

El nivel de relevancia del régimen de entradas/salidas depende también de las zonas pesqueras y así tenemos que en el Atlántico Nordeste el régimen parece ser relevante de forma más indirecta, pues la capacidad de pesca es regulada primeramente por los Estados a través de medidas de control del output, es decir por las cuotas.

En el Mediterráneo, el Mar Negro y las aguas lejanas el régimen es directamente relevante hasta que la UE y los estados adopten medidas de conservación y gestión que sean efectivas de verdad para gestionar el uso de la capacidad. En el caso de la flota exterior, la relevancia del régimen depende de las diversas regulaciones de los organismos pesqueros regionales y de los estados ribereños, cuando sea pertinente. Además, hay que tener en cuenta que el régimen de entradas/salidas es un sistema de regulación sobre los stocks pesqueros gestionados por la UE, pero no se aplica a las flotas de terceros países que explotan esos mismos stocks. 🌊

La Seafood supondrá un impacto de 100 millones de euros para Barcelona

Diversified Communications, organizador de Seafood Expo Global/Seafood Processing Global, ha presentado la Seafood, en Barcelona, en su 29ª edición, un certamen que ha levantado una notable expectación en España porque a partir de ahora las empresas comercializadoras no tendrán que trasladarse a Bruselas. El evento de tres días, que se celebrará por primera vez en la capital catalana, del 27 al 29 de abril de 2021, supondrá un impacto económico estimado de más de 100 millones de euros para Barcelona, considerando el impacto que tendrá en el sector hotelero, restauración, transporte, generación de puestos de trabajo, compras y actividades en la ciudad.

Después de 28 años albergándose en la Brussels Expo, en Bélgica, el mayor salón del mundo de productos del mar se traslada al recinto de Gran Vía de Fira de Barcelona, donde reunirá a más de 29 000 profesionales procedentes de 155 países y más de 2.000 compañías de 89 países. Cada año, el salón bate récords en términos de espacio expositivo, y en la edición de 2019, ocupó 40 625 m2. de espacio expositivo. El principal valor del certamen es su posicionamiento estratégico global. Seafood Expo Global/Seafood Processing Global es el mayor evento internacional para la industria de los productos del mar y abarca todos los aspectos de la cadena de suministro.

“La oportunidad de acoger un evento global del tamaño de Seafood Expo Global/Seafood Processing Global beneficiará a los negocios en la ciudad. El evento tendrá un efecto positivo en la economía local durante tres días, en los que Bar-

El evento se celebrará por primera vez en la capital catalana, del 27 al 29 de abril de 2021



Constantí Serrallonga y Liz Plizga.

celona se convertirá en el hub de la industria de los productos del mar a nivel global”, afirmó Liz Plizga, vicepresidenta del Grupo Diversified Communications. “La celebración del evento en Barcelona atraerá también la atención de la industria a nivel nacional. Los expositores españoles tendrán la oportunidad de reunirse con compradores internacionales que buscan sus productos. El evento es una parte esencial de cualquier negocio de productos del mar que busca expandirse globalmente”, añadió.

Buenas expectativas

La decisión de trasladarse a Barcelona es el resultado de un exhaustivo estudio de mercado basado en las opiniones de expositores y asistentes a lo largo de los años y el análisis de los principales destinos de Europa. “Hemos elegido Barcelona en base a la importancia y el potencial de la ciudad como destino internacional para eventos, su importante oferta hotelera y por el moderno e innovador recinto ferial de Fira de Barcelona. Todos estos factores nos ofrecen un gran potencial de crecimiento a largo plazo. Además, Barcelona es una capital gastronómica mundial, el

mayor hub de productos del mar de Europa y destaca por su relación histórica con los productos del mar y la industria pesquera”, explicó Plizga. “El salón ha ido creciendo año tras año y, al ser la primera vez que trasladamos nuestro evento global a otra ciudad después de 28 años, esperamos poder incrementar la participación tanto de expositores como de visitantes en su llegada a Barcelona”, comentó Plizga.

“Los clientes ya nos han empezado a trasladar su entusiasmo con el traslado y muchas compañías nos han confirmado su interés en participar en la edición de 2021”, añadió. Por su parte, el director general de Fira de Barcelona, Constantí Serrallonga, subrayó que “estamos muy satisfechos de acoger el mayor evento mundial sobre productos del mar, que potencia el posicionamiento de Barcelona y Fira como destino de eventos internacionales de referencia”.

En este sentido, añadió que la llegada de este nuevo salón “fortalecerá también el papel de la ciudad y la institución en torno a la industria de la alimentación, sumándose a otros grandes eventos del sector que ya organizamos, como Alimentaria, Hostelco o el Forum Gastronómico”.

Las más de 2.000 compañías expositoras previstas de 155 países, presentarán las últimas novedades en productos del mar, maquinaria y servicios

El mayor evento global de productos del mar

Seafood Expo Global/Seafood Processing Global Barcelona se presenta con una clara vocación internacional ante la previsión de reunir expositores procedentes de 89 países y la llegada de profesionales de cerca de 155 países. Cerca del 79% de países del todo el mundo estará presente en el certamen que, además, albergará pabellones con representación de 74 naciones y regiones tanto nacionales como internacionales.

Proveedores y compradores llegarán para atender tres días intenso de negocios, networking, buscar nuevos productos y ponerse al día sobre las últimas tendencias del mercado. El salón atraerá a vendedores y compradores de productos del mar,



Mireia González, Christine Pedersen y Laia Jardí, de Diversified Communications.

procedentes de la gran distribución, supermercados, hipermercados, traders, importadores, distribuidores y mayoristas, y del canal Horeca, incluyendo los más importantes Compradores de altos volúmenes de la gran distribución y el canal Horeca forman parte del Programa de Compradores Clave organizado por el salón.

Las más de 2000 compañías expositoras llegadas de 155 países presentarán las últimas novedades no solo en productos del mar, también en maquinaria y servicios para la industria de los productos del mar. Por un lado, Seafood Expo Global reunirá a pro-

veedores de todo el mundo que darán a conocer sus últimos productos del mar: frescos, congelados, enlatados, de valor añadido, procesados y envasados. Por otra parte, Seafood Processing Global ofrecerá a los visitantes todos los aspectos necesarios para el procesamiento de mariscos, incluyendo materiales y equipos de embalaje, equipos y suministros de refrigeración y congelación, equipos de procesamiento primario, equipos de procesamiento secundario, higiene servicios de control y saneamiento y garantía de calidad, entre otros. 🌊

Un gran grupo de comunicación en su organización

Diversified Communications es un grupo de comunicación internacional con una cartera de conferencias, eventos, comunidades online y medios de comunicación impresos y digitales. Como organizadores de productos líderes de sus mercados, Diversified Communications conecta, educa y fortalece comunidades de negocios en más de 15 sectores industriales entre los que figuran: alimentación y bebidas, salud, natural y orgánico, gestión empresarial y tecnología.

La cartera global de eventos y publicaciones sobre productos del mar incluye Seafood Expo North America/Seafood Processing North America, Seafood Expo Global/Seafood Processing Global, Seafood Expo Asia y SeafoodSource.com. Fundada en 1949, con sede en Portland (EE.UU.) y con oficinas por todo el mundo, Diversified Communications es una empresa privada familiar de tercera generación. Para obtener más información, visite: www.divcom.com. 🌊

La escasez de cuotas y la aplicación del plan para el Mediterráneo centran las preocupaciones del sector andaluz de cara a 2020

La depreciación del boquerón en primera venta, la situación del Estrecho, agravada por la plaga de algas exóticas, y la presión normativa son otros problemas que afrontan los pescadores de Andalucía. En lo positivo del año que acabamos estuvo la renovación del acuerdo con Marruecos o el reconocimiento a la recuperación del atún rojo.

Más sombras que luces han acompañado a los intereses del sector pesquero andaluz en el curso que ahora termina. Un sector que emplea a unas 20.000 personas, con 7.000 trabajadores en la parcela extractiva y unos 13.000 en comercialización y transformación, según datos de la Junta de Andalucía.

El año ha transcurrido con distintas problemáticas, de mayor o menor grado según la modalidad o el caladero donde faena la amplia flota andaluza. Especialmente negativo ha sido 2019 para los pescadores del Estrecho de Gibraltar. “No ha sido un año satisfactorio en el Estrecho a exención de los que tienen buena cuota de atún rojo. Las cuotas ahí han descendido con la casi desaparición de la pesquería del voraz y del pez sable”, apunta Maza. Se trata de una zona de pesca que se ha visto especialmente afectada, además, por la invasión

“Es necesario una campaña de valoración de nuestros productos y de fomento del consumo de pescado fresco y costas”



Lonja de Motril en plena actividad

de un tipo de alga exótica. “Esta alga está provocando que no se pueda ejercitar ninguna pesca en esta zona y en otras colindantes”, advierte Manuel Fernández Belmonte, presidente de la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores (Facope).

Plan para la pesca de arrastre en el Mediterráneo

Pero si una cuestión tiene en ascuas al sector andaluz es el primer plan pesquero plurianual para la gestión y conservación de especies demersales en el

Mediterráneo occidental. Este plan europeo, aprobado el pasado mes de abril y cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2020, afectará directamente a las especies de mayor valor comercial para los pescadores andaluces implicados. Desde Faape advierten del impacto socioeconómico de este plan que pretende reducir el esfuerzo pesquero entre un diez y un treinta por ciento.

José María Gallart, vicepresidente de Faape para el Mediterráneo andaluz, denunciaba en una entrevista a Europa Azul que “el plan europeo para el Me-

El precio medio de kilo de pescado comercializado en las lonjas andaluzas se situó en 3,74 euros, la mayor cifra de los últimos años

diterráneo nos condena a la desaparición y se basa en datos científicos obsoletos”.

Junto a los problemas de los barcos de arrastre de este caladero, Pedro Maza añade que las demás pesquerías, artesanales y palangeros sufren escasez de cuota.

En este sentido, Manuel Fernández declara: “Esperamos no se inicien los trabajos a nivel de la Comisión para un plan de pequeños pelágicos y en su caso, se dejen aconsejar por el sector. De igual modo, en este caladero, es fundamental que Europa vuelva a aprobar el plan de draga mecanizada para la captura de bivalvos, fundamental para la flota de la provincia de Málaga y de La Línea”.

Igualmente, Fernández asegura que el plan para especies demersales no gusta a los pescadores y confían en “una paulatina aplicación con el mínimo impacto sobre los distintos puertos”.

Cerco en el Golfo de Cádiz

Precisamente este mes de diciembre tiene lugar una de las fechas claves en el calendario para los cerqueros andaluces. Se trata de la definición de la cuota de sardina ibérica para el año 2020, ya recortada en 2019 siendo una especie fundamental para este colectivo. “Para el Golfo de Cádiz volvemos a incidir en la escasez de cuota de la sardina y, aunque en el caso del boquerón hay para la actividad anual, el problema de esta especie es su bajo precio en primera venta” explica el presidente de Faape, quien añade que “en la modalidad de arrastre, a los pescadores del Golfo les ha ido bien, sobre todo en lo más cercano con la frontera con Portugal”.



Pedro Maza

En la fijación de la cuota de la sardina será decisivo el informe del ICES (Consejo Internacional para la Exploración del Mar), organismo que hace recomendaciones a la Comisión Europea sobre distintas pesquerías. Así como un nuevo acuerdo entre España y Portugal para elevar el límite de capturas de la sardina. En el caso del boquerón la cuota, que se establece de julio a junio, asegura la



Manuel Fernandez

faena durante toda la campaña, si bien, su problema es el precio.

Y esto ocurre en un marco de alza de la rentabilidad. En el primer semestre de 2019 (últimos datos oficiales), el precio medio de kilo de pescado comercializado en lonjas andaluzas se situó en 3,74 euros, la mayor cifra desde que la Junta de Andalucía aporta estos datos (año 2000). Sin embargo, como matiza Maza, “la media es positiva pero hay modalidades con especies objetivo y eso es determinante”. Como en el caso del boquerón, cuyo precio de primera venta ronda llega hasta el 1,20 euros por kilo, una cifra que no es rentable para muchos barcos. Algunos de ellos han menguado sus ventas hasta un 50 por ciento, según Faape.

Parte de la flota que adolece de este problema puede acceder al caladero marroquí tras la renovación en 2019 del acuerdo pesquero entre la Unión Europea y el país alauita. No obstante, según informa Pedro Maza, los pescadores han encontrado que actualmente “el caladero de Marruecos ofrece bastantes menos posibilidades de las previstas y no se está yendo como esperábamos, no está siendo tanto el caladero complementario que necesitamos para mantener la actividad todo el año”.

Entre las posibles soluciones al precio del boquerón está la vía de la legislación. Desde Facope confían en el desarrollo del Decreto de Comercialización. “Esperamos que entre sus puntos se analice la posibilidad de poder realizar venta de productos pequeros al consumidor final en el contexto de la lonja”, reclama Manuel Fernández en declaraciones a esta revista.

El propio Fernández reclama “una campaña de valoración de nuestros productos y de fomento del consumo de pescado fresco y de nuestras costas. Consideramos que desde la administración andaluza se puede hacer mucho si se vincula parte de la producción pesquera a aquellos potenciales consumidores vinculados de alguna manera a la administración: colegios, hospitales, etcétera”.

Otra cuestión que deberá abordarse en el caladero suratlántico andaluz es la situación de la chirla. Desde Facope esperan un nuevo plan de pesca de esta

Andalucía emplea 20.000 personas, con 7.000 trabajadores en la parte extractiva y 13.000 en comercialización

especie, un plan “que sea más generoso con el sector”, pide Fernández, quien también reclama una solución a la competencia desleal. “A todas luces entra chirla de Italia con una talla por debajo de la legal en España, lo que afecta negativamente a la producción y comercialización de chirla en el Golfo de Cádiz” apunta en este sentido.

Descartes y rendimiento máximo sostenible

Otros dos caballos de batalla, como en la mayoría de flotas, son la aplicación de la obligación de desembarque o prohibición de descartes, que entró en vigor en 2019 y ha provocado multitud de problemas y polémicas. En esta línea, Manuel Fernández, explica que “desde Andalucía siempre hemos considerado que es una política de difícil aplicación para nuestro tipo de flota y que al final acarrearía más problemas que soluciones”. “De hecho, nuestra flota, tanto en un caladero como en otro, se caracteriza por no tener altos índices de descartes y los pocos que existen son asumidos a través de las excepciones”, explica.

Pedro Maza se manifiesta en términos similares ante esta cuestión: “Nunca hemos estado de acuerdo con esta política por la forma en la que se ha decidido, sin tener en cuenta muchos aspectos del sector y será un fracaso. Ni la flota ni los puertos están preparados para aplicar esta política. Hay especies con escasez de cuota, y con pesquerías multiespecie como el arrastre, donde si alguna se agota se paraliza la modalidad entera por las especies de estrangulamiento y eso no puede ser. Es una me-



El precio medio de las especies en las lonjas andaluzas ha crecido

didada que se ha tomado muy a la ligera.

Y con respecto a los Rendimientos Máximos Sostenibles, cuya implantación está programada para este 2020, el presidente de Faape apunta que “ha habido un cambio de mentalidad positivo en este sentido, el sector ha avanzado mucho en la consecución de los RMS, se ha logrado en varias especies pero hay otras que será imposible lograrlo en 2020. Para lograrlo hay que tener en cuenta la sostenibilidad no solamente medioambiental”.

Cuestionado precisamente por la triple sostenibilidad prevista en la actual Política Pesquera Común de la Unión Europea, desde el sector denuncian su aplicación desequilibrada. “Cada día la política europea de pesca está siendo más restrictiva y se nos presiona más, el principio de sostenibilidad social, económica y ambiental se aplica de manera totalmente desequilibrada. Estamos a favor de una pesca responsable y para ello debe haber equilibrio, debe contemplarse la realidad socioeconó-

mica”, asevera Pedro Maza.

Y es esta una situación que no tiene visos de cambiar atendiendo a las últimas modificaciones en la Comisión Europea. Con el nombramiento de Virginijus Sinkevicius como comisario de Medio Ambiente y Océanos, las dudas son mayúsculas entre el sector. “Es muy pronto para valorarlo, están aterrizando pero parece mucho peor que los anteriores debido a las presiones de grupos ecologistas, a los que ahora se les está teniendo más en cuenta que a los operadores del sector pesquero”, apunta Maza.

“Tras conocer su exposición en el Parlamento, no creemos que vaya a traer muchas novedades para nuestros intereses, pero sí le queremos trasladar la necesidad de que nos conozca y hable con nosotros, que sepa que somos pescadores y no depredadores y que no somos los únicos culpables de la situación de los mares y de los stocks pesqueros”, completa de su lado el representante de las cofradías andaluzas. 🌊



LA MEJOR PROTECCIÓN
PARA EL MARINERO

ROPA DE PESCA E INDUSTRIA

"Más de
40 años de
experiencia"

PANTALONES-CHAQUETAS-PESCADORAS-DELANTALES-BOTAS



ALMAR
THERMO
-40°C



LABORAL AL-MAR

www.laboralalmar.com

Camino Eriete, parcela 14, nave 4
31190 PATERNAIN (Navarra) ESPAÑA
TEL. +34 948 353 140 Fax. +34 948 353 140
laboralalmar@laboralalmar.com

Ports de la Generalitat invierte 7 millones de euros en 2019

La empresa pública de la Generalitat de Catalunya ha hecho un gran esfuerzo en la mejora de infraestructuras portuarias, promoción de cruceros, chárter y logística en ferias internacionales y el impulso de la movilidad sostenible que se enmarca en la transición energética dentro de la declaración de emergencia climática hecha por el Gobierno catalán.

L'Ampolla. Ports de la Generalitat ha finalizado este año las obras de urbanización del paseo marítimo y el muelle que hay entre el sector pesquero y el sector náutico. El proyecto ha reordenado los usos y ha mejorado la movilidad y el engranaje entre el puerto y el tejido urbano con nuevos espacios para los ciudadanos, con un coste de 242.000 euros.

Una actuación muy demandada por el sector pesquero de L'Ampolla es la adecuación del dique de abrigo para evitar las afectaciones derivadas de los fuertes temporales de levante que provocan que los oleajes pasen por encima de la infraestructura.

L'Ametlla de Mar. Ports de la Generalitat también finalizó a mediados de este año las obras de urbanización que dan continuidad al paseo marítimo desde el muelle de Levante del puerto de L'Ametlla hasta la Playa de l'Alguer. Este proyecto ha permitido renovar el paseo marítimo i la integración del frente portuario con la población. La actuación, situada en un espacio que forma parte de la zona de servicio del puerto, ha tenido un coste de 523.000 euros. **(FOTO 1)**

En L'Ametlla también finalizaron las obras de reordenación de la tercera alineación del muelle donde amarra la flota de arrastre y las embarcaciones atuneras. La actuación, incluida en el Plan de inversiones 2018, tiene un coste de 121.000 euros.

Sant Carles de la Ràpita. La empresa pública Ports de la Generalitat acabó el pasado mes de julio la adecuación del muelle pesquero donde amarra la flota de arrastre. También finalizó la urbanización del dique central que da continuidad



Plaza de l'Alguer, en l'Ametlla de Mar



Refuerzo dique puerto de L'Escala

a la fachada marítima, potencia la movilidad de los próximos y de los vehículos y mejora los accesos con la zona de pesca. También ha desarrollado la actuación que comprende el dique central, que separó la dársena pesquera de la náutica popular, y el vial que delimita con el muelle de ribera norte, junto a la dársena deportiva gestionada por Sant Carles Marina. Los dos proyectos, incluidos en el Plan de actuaciones 2018 de Puertos, tienen un coste de 716.000 euros.

Además, han comenzado este año las obras de reordenación del muelle comercial. La actuación cuenta con una inversión de 548.000 euros.

Deltebre. Recientemente se han puesto en marcha las obras de reordenación de la dársena pesquera del puerto de Deltebre, con el objetivo de dar mayor calidad de servicio al sector pesquero, con una inversión de 85.000 euros. Además, también se está trabajando en el proyecto de la futura lonja de pescado que se quiere construir el próximo año dentro del puerto.

Palamós. Mientras, en Palamós se están realizando las obras de mejora del dique de abrigo del puerto. Se trata de una actuación que sirve para reforzar el dique y evitar situaciones de peligro para toda la actividad económica que se desarrolla. El proyecto tiene una inversión pública de 3,6 millones de euros.

El Port de la Selva y L'Escala. Este verano también se completaron las obras de mejora de la infraestructura portuaria y su integración urbana, de los puertos de El Port de la Selva y L'Escala. La urbanización del frente marítimo en El Port de la Selva con una inversión de 300.000 euros, y en el puerto de L'Escala, el refuerzo y mejora del dique de abrigo con una inversión total de 1,2 millones de euros.

Sostenibilidad y emergencia climática

Ports de la Generalitat ha adjudicado este 2019 el proyecto para implantar estaciones de recarga de vehículos eléctricos en 13 puertos del litoral catalán, para impulsar una movilidad limpia y eficiente. Estos equipamientos impulsan la movilidad sostenible y se enmarcan como medida de transición energética dentro de la



Puerto del Port de la Selva

declaración de emergencia climática hecha por el gobierno catalán. La actuación forma parte del Plan de inversiones 2019-2022 de Puertos, supone una inversión de 202.000 euros.

El proyecto de Ports de la Generalitat también se alinea con el Plan estratégico para el desarrollo de recarga para el vehículo eléctrico en Cataluña 2016-2019 (PIRVEC). La actuación comprende la



Punto de Recarga de vehículos eléctricos

instalación de tres puntos de recarga rápida en los puertos comerciales de Palamós, Vilanova i la Geltrú y Sant Carles de la Ràpita. Esta tipología permite recargar el 80% de la batería en unos 20 minutos. También prevé la colocación de 10 puntos de recarga semirápida en los puertos de Llançà, el Port de la Selva, Roses, L'Escala, Sant Feliu de Guíxols, Blanes, Arenys de Mar, L'Ametlla de Mar, Deltebre y les Cases d'Alcanar. Esta opción permite recargar el vehículo en unas 3 horas de forma completa.

Al respecto, el gerente de Ports de la Generalitat, Joan Pere Gómez, ha explicado que *"que ahora cualquier ciudadano o ciudadana podrá circular con un vehículo eléctrico de norte a sur del litoral catalán porque los puertos estarán equipados con puntos de recarga"*. Gómez ha añadido que *"esta es una medida de transición energética para fomentar la movilidad sostenible y un paso adelante en la política del Gobierno después de la declaración de la emergencia climática al país"*.

El puerto de Vilanova i la Geltrú dispone de una nueva barredora eléctrica dentro de su parque móvil, para continuar potenciando la movilidad sostenible dentro de los puertos catalanes y ayudar a atenuar el cambio climático. La máquina de limpieza ha supuesto una inversión pública de 64.000 euros. El nuevo vehículo se incorpora en el parque móvil sostenible de la Zona Portuaria Centro que ya dispone de una barredora eléctrica en Arenys de Mar, así como de dos ciclomotores eléctricos a Vilanova y Arenys.

A todas estas medidas hay que sumar la colocación de placas solares en edificios pesqueros para el autoconsumo energético que se iniciará el próximo año. La renovación del alumbrado público con tecnología LED que se hace a todos en muelles y los paseos marítimos y, permite un ahorro energético del 50%. Los pantalanes de la náutica y la pesca se han dotado de torretas de suministro de agua y luz que funcionan con tarjetas de pre-pago, con un importante ahorro de recursos energéticos.

Promoción en Ferias especializadas

Ports de la Generalitat, a través de su participación en proyectos como **Delta Ebre Port** o **Costa Brava Yatch Ports** y en cola-



Delta Ebre Port participó en la feria náutica de Düsseldorf

boración con otras instituciones y sectores como el logístico, ha participado a lo largo de este año en diferentes ferias y salones europeos para promocionar los activos catalanes.

Delta Ebre Port presentó la nueva Guía náutica para la actividad de chárteres a los puertos ebrenses en el stand que Ports de la Generalitat y la Asociación Catalana de Puertos Deportivos y Turísticos (ACPET) instalado en la Boot de Düsseldorf (Alemania). La feria náutica,

que se celebró del 19 al 27 de enero de 2019, es un referente de Europa, donde los puertos, los Clubes Náuticos y las Asociaciones promueven su oferta náutica, deportiva y lúdica, y los destinos turísticos presentan las novedades.

La Guía náutica para embarcaciones de alquiler ha ampliado su contenido con una nueva ruta que va de las Islas Baleares al Delta del Ebro, y viceversa, de acuerdo con las necesidades de los usuarios de chárteres náuticos. La nueva ruta



Crucero puerto de Palamós

pasa por los puertos de Mallorca, Formentera e Ibiza; las Islas Columbretes; y los puertos de Peñíscola y Sant Carles de la Ràpita, como puerto base y puerto receptor de los barcos. La ruta norte, pasa por el puerto de Sant Carles de la Ràpita, L'Ampolla, L'Ametlla de Mar y Calafat, los barcos harán un itinerario de ida y vuelta durante una semana, teniendo el puerto de la Ràpita como puerto base. La ruta sur, que va desde los puertos de La Ràpita, las Casas d'Alcanar hasta puertos de Castellón como por ejemplo Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, las Fuentes, hasta destinos como las Islas Columbretes también ofrecerá estos paquetes turísticos semanales.

La feria BreakBulk Europe 2019 es la feria internacional más importante del sector de la carga de proyectos y piezas especiales o *project cargo*, de mercancía general y mercancías a granel, que se celebra del 21 al 23 de mayo en Bremen (Alemania).

Este es un certamen donde participan puertos, terminales, navieras, consignatarios, transitarios, transportistas y empresas de equipos y de carga. La empresa pública Ports de la Generalitat estuvo presente en la feria alemana, para dar a conocer los puertos de Palamós, Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita y uno de los muelles del puerto industrial de Alcanar, con el objetivo de presentar las instalaciones portuarias, sus equipa-

mientos y sus servicios de calidad a los principales sectores de carga y logística europeos.

Costa Brava Yacht Ports, está formado por la empresa pública Ports de la Generalitat, el Patronato de Turismo Costa Brava Girona, el Ayuntamiento de Palamós, el Ayuntamiento de Roses, el Ayuntamiento de Sant Feliu de Guíxols y el Ayuntamiento de Torroella de Montgrí. colaboran entidades de ámbito privado como: el Club Náutico Sant Feliu de Guíxols, Puerto Roses y el Club Náutico Estartit.

Costa Brava Yacht Ports participó por segundo año consecutivo entre el sector de las grandes esloras en el salón MYBA Charter

MAQUINARIA DE CUBIERTA



GRÚAS – MAQUINILLAS – PASTECAS – PESCANTES – VÁLVULAS – GANCHOS – AUTOMATISMOS

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

Show 2019 que se celebró del 30 de abril al 3 de mayo en las instalaciones de OneOcean Port Vell de Barcelona. El objetivo de esta acción fue mostrar a la industria de los yates la situación geográfica de la Costa Brava, su atractivo turístico, los servicios de calidad ofrecidos por el territorio y cuatro instalaciones portuarias preparadas para acoger los grandes yates que visitan en verano la costa gerundense. El litoral gerundense dispone de una cincuentena de amarres de entre 24 y 150 metros de eslora distribuidos entre los puertos de Roses, L'Estartit, Palamós y Sant Feliu de Guíxols para dar cabida a barcos de gran eslora.

La Generalitat también participó del 4 al 7 de junio en la feria del Transporte Logístico que se celebra en Múnich. El Departamento de Territorio y Sostenibilidad compartió stand con el Puerto de Barcelona y estuvo presente con las empresas públicas Ports de la Generalitat, CIMALSA, Aeropuertos de Cataluña y el Instituto Catalán del Suelo (INCASÒL). La empresa pública Ports de la Generalitat presentó al sector logístico su potencial y la oferta de servicios de los tres puertos comerciales: Palamós, Vilanova i la Geltrú y Sant Carles de la Ràpita; y de un muelle para operar mercancías: el puerto industrial de Alcanar.

El gerente de Ports de la Generalitat, Joan Pere Gómez, en representación del Gobierno catalán, participó en la segunda edición del Salón Internacional del Litoral y los retos en el Mediterráneo, celebrada el 25 y el 26 de septiembre de 2019, en Montpellier (Francia). El Salón ofrece stands, reuniones de negocios y una serie de conferencias que reúnen los profesionales del sector marítimo para intercambiar experiencias y construir juntos las soluciones del litoral mediterráneo del futuro.

El 7 de noviembre los representantes de las instituciones que integran la marca **Delta Ebre Port** presentaron la oferta de la actividad de chárter náutico en el salón International Charter Expo (ICE) de Viena. La principal novedad es el nuevo itinerario que unirá Barcelona con el Delta del Ebro y que ofrecerá la empresa catalana de chárteres náuticos Cordero Charter. La ruta sale desde el puerto de Barcelona hasta el puerto del Sant Carles de la Ràpita, pasando por los puertos de Torredembarra y L'Ampolla.



Parlamento de Catalunya Aprobación Ley de Puertos


Incremento de un 11% del número de cruceristas

Los puertos de Palamós y Roses han recibido 56.700 pasajeros en la Costa Brava a lo largo de la temporada 2019, lo que supone un incremento del 11% en número de pasajeros. En cuanto a escalas, se han hecho 50, cuatro menos que la temporada anterior. Los dos puertos de la Costa Brava han recibido conjuntamente 10 líneas de cruceros de las cuales un 70% son de lujo. En cuanto a la procedencia de los pasajeros, un 80% han sido del Reino Unido, un 8% de Norteamérica y un 3% de Alemania. El impacto económico estimado de la actividad de cruceros en el territorio ha sido de 4,1 millones, según un estudio de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros, que aprecia que cada pasajero que desembarca gasta una media de 62 euros y cada tripulante, 23. Además, se tienen que añadir 6 euros por pasajero por el gasto vinculado al barco en concepto de servicios portuarios.

Hay que destacar la importante tarea de promoción internacional que hacen las diferentes instituciones con la marca **Costa Brava Cruise Ports** dentro del sector. Una proyección que tendrá su punto álgido en mayo de 2020 con la organización de una de las asambleas anuales de la asociación de puertos con tráfico de cruceros en el Mediterráneo (Medcruise), en la Costa Brava.

Aprobación de la nueva Ley de Puertos

El 27 de noviembre se aprobó en el Parlamento de Catalunya la nueva Ley de puertos y transportes en aguas marítimas y continentales. El conseller de Territorio y Sostenibilidad, Damià Calvet, destacó que "es una oportunidad porque el sector náutico continúe siendo uno de los motores económicos del país". Calvet intervino en la parte final del debate y votación de la Proposición de ley, que fue aprobada por 129 votos a favor, 4 en contra y ninguna abstención. La nueva Ley moderniza el marco jurídico que regula la actividad náutica, simplificando trámites administrativos y mejorando su eficiencia, e incorpora todos los conceptos de la lucha contra el cambio climático, lo que supone una oportunidad para el país ante la emergencia climática.

La nueva Ley dota el sistema portuario catalán, integrado por 45 puertos de titularidad de la Generalitat, de un nuevo sistema de gobernanza donde el Departamento de Territorio y Sostenibilidad planifica y regula todos los puertos y la empresa pública Ports de la Generalitat ejecuta y gestiona directamente o mediante de las concesiones. De estos 45 puertos, en la práctica totalidad (44) se desarrolla actividad náutico-deportiva; en 18 también hay actividad pesquera; 5 tienen actividad comercial y 3 reciben cruceros. 

Generadores de hidrógeno, una ayuda al medioambiente y una mejora para el ahorro

Hydro Systems, empresa especializada en el desarrollo y fabricación de generadores de hidrógeno y oxígeno (gas HHO), ha instalado con éxito equipos en buques de carga, cruceros, barcos pesqueros en sus motores principales y auxiliares en los últimos meses.

La implantación de un equipo de hidrógeno en motores de explosión permite una optimización de la combustión, la reducción de contaminantes nocivos para las personas y el medioambiente y optimiza el funcionamiento del motor con una reducción entre un 8% y un 12 % en el consumo de combustible. Estos beneficios se observan con carácter inmediato.

Los generadores de hidrógeno alargan la vida del motor y economizan su mantenimiento, ya que el proceso mejora la eficiencia del motor, aumenta su potencia, mantiene el aceite más limpio y reduce la acumulación de carbonilla en su interior. Estos factores permiten al motor unos mejores resultados en los análisis de emisiones contaminantes permitiendo una mejor adaptación a la normativa europea para enero de 2020.

Los distintos modelos de generadores de hidrógeno desarrollados permiten adaptarse a todo tipo de embarcaciones, mejorando el trabajo de los motores principales y auxiliares según las necesidades de cada momento.

Los generadores de hidrógeno alargan la vida del motor y economizan su mantenimiento




Hydro Systems ha instalado sus dispositivos en el barco AITA MARI, perteneciente a Salvamento Marítimo Humanitario,

Hydro Systems, colaboró en la instalación en el barco AITA MARI (www.maydayterraneo.org), perteneciente a Salvamento Marítimo Huma-



Optimiza el funcionamiento del motor con una reducción entre un 8% y un 12 % en el consumo de combustible

nitario, asociación de rescate y asistencia sanitaria que desarrolla sus actividades humanitarias en el Mar Egeo, incorpora un equipo modelo GARBÍ (principal y auxiliares).

Vigo es uno de los puertos pioneros en la instalación de equipos fabricados por Hydro Systems en buques y mercantes. 

Suzuki apoya el proyecto Scientificangler.es, pescadores recreativos por el desarrollo sostenible

En el Salón Náutico Internacional de Barcelona tuvimos ocasión, visitando el stand del importador de Suzuki Movilmotors, de conocer un interesante proyecto: Scientificangler.es que con el apoyo de Suzuki promueve otra forma de pensar, navegar y pescar. En el mismo stand pudimos entrevistar a los responsables del proyecto.

EA: ¿Qué es ScientificAngler.es?

Ferran Valls: Scientificangler es una comunidad de pescadores recreativos implicada con el desarrollo sostenible de las actividades en el medio marino y con la ciencia ciudadana, que tiene como filosofía: actuar siempre con responsabilidad y en base al conocimiento, colaborar con la comunidad científica y promover esta forma de pensar y pescar.

EA: ¿Quién forma parte actualmente de esta comunidad y que actuaciones realizáis y proponéis?

Ferran Valls: Pescadores y pescadoras recreativos concienciados con la sostenibilidad y con la ciencia ciudadana, que colaboran desinteresadamente, generalmente a través de eventos de marcaje, con la comunidad científica

Proponemos a todos los pescadores recreativos y también navegantes, que pasan muchas horas en la mar, observar,

Scientificangler es una comunidad de pescadores recreativos implicada con el desarrollo sostenible de las actividades en el medio marino



Stand de Scientific angles y Suzuki en el pasado Salón náutico de BCN

fotografiar y documentar todo lo que les llame la atención y comunicarlo a la comunidad científica. Estas aportaciones pueden ser de gran valor.

Scientificangler es también colabora con los organizadores de diversas jornadas de marcaje.

Estos eventos, junto con las campañas de marcaje, proporcionan gran cantidad de datos a la ciencia.

EA: ¿En qué se basa vuestra colaboración en las jornadas de marcaje y con que entidades colaboráis?

Ferran Valls: Elaboramos información

Elaboran información de las zonas de actividad de marcaje siempre que estén debidamente autorizados

de las zonas de actividad para estos eventos científicos de marcaje siempre que estén debidamente autorizados. Es decir, entregamos a los participantes del evento una carta náutica donde se indican las zonas donde con mayor frecuencia podrán localizar, pescar y marcar los peces. Este año hemos elaborado esta información para 8 eventos de marcaje. Esencialmente elaboramos esta información para todos los eventos que apoya la Associació catalana de pesca responsable y la entidad Seastainable events. Estos eventos se han celebrado en los puertos de Riumar, Bermeo, Blanes, Llança, Port Ginerta y Garraf

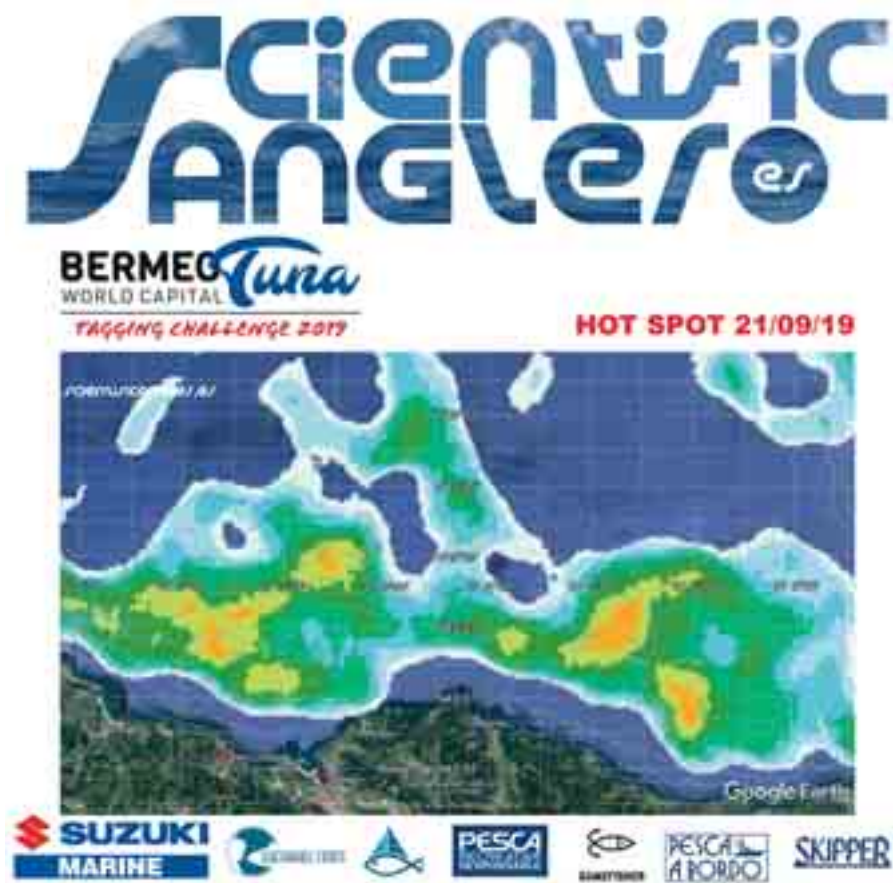
EA: ¿Cómo elaboráis estas informaciones?

Ferran Valls: Analizamos los factores físicos y medioambientales de las áreas en que se dan las condiciones óptimas para la presencia de determinadas especies.

EA: ¿Qué papel juega Suzuki en el proyecto Scientificangler?

Ferran Valls: Suzuki es nuestro partner principal, compartimos objetivos y filosofía.

Analizan los factores físicos y medioambientales de las zonas con presencia de especies



Gracias a Suzuki ofrecemos un servicio semanal gratuito de localización, en función de la época del año, las zonas de actividad de grandes pelágicos, cetáceos y aves marinas, es decir, las denominadas "Hot Spots".

EA: ¿Cómo se puede acceder a esta información?

Ferran Valls: Para acceder a la información hay que registrarse previamente en el web Scientificangler.es, lo cual no tiene ningún coste y tan sólo solicitamos un nombre y una dirección válida de email necesaria para que el sistema valide al usuario. Una vez formalizado el registro se accede desde un smartphone, tablet o PC

EA: ¿Cuántos usuarios registrados tenéis actualmente?

Ferran Valls: iniciamos el proyecto el pasado mes de abril, actualmente son más de 200 los pescadores y pescadoras recreativos registrados. También esta-

La información que se presta en la web es gratuita y se puede acceder desde un smartphone, tablet o PC

mos presentes en Instagram como Scientificangler.es.

Deseamos a Suzuki y a Scientificangler gran éxito en esta novedosa iniciativa que acerca los pescadores recreativos a la comunidad científica y que promueve una forma sostenible y responsable de la pesca recreativa.

Para más información info@scientificangler.es 🌊

El Grupo Arbulu adquiere gran parte de francesa Holsat, líder en conectividad en Francia



Responsables del Grupo Arbulu y de la firma francesa Holsat.

El Grupo Arbulu, uno de los grupos de soluciones tecnológicas de electrónica naval en Europa, ha adquirido el 73,5% del grupo francés, Holsat, uno de los líderes del mercado en soluciones técnicas y de conectividad del sector marítimo en Francia y en Europa, con subsidiarias en Taiwan, Islas Mauricio y con actividad a nivel mundial.

Iñaki Arbulu, CEO de Grupo Arbulu ha señalado que “la incorporación a nuestro grupo de un líder como HOLSAT es un claro reflejo de nuestro continuo éxito y compromiso de nuestros planes de

“La incorporación de Holsat a Grupo Arbulu es una gran oportunidad para nuestros empleados y clientes”

crecimiento. HOLSAT Group está formado por un excelente equipo de profesionales altamente cualificados especialistas en soluciones de alta tecnología para el mercado marítimo, incluyendo conectividad y servicio con una fuerte presencia internacional en Asia (Taiwan). No tenemos duda alguna de que su incorporación será beneficiosa para ambos grupos”. Iñaki añade que “en línea con los completamente independiente y mantendrá sus propios objetivos de desarrollar soluciones especializadas para sus clientes, fortaleciendo sus relaciones actuales con los proveedores y partners claves y ofreciendo una alta calidad de servicios globales al mercado y a la industria marítima”.

Pierre Monfort, CEO de Holsat Group declaró que “la determinación y el esfuerzo continuo de todo nuestro equipo ha logrado que Holsat HOLSAT Group y las compañías que lo forman, Thalos, Eisat y Ocean-Sat, hayan alcanzado su li-

derazgo. Tenemos un grupo excelente con un gran equipo y una enorme capacidad innovadora, en I+D+i y proyectos de desarrollo, orientación de servicio a nuestros clientes para continuar desarrollando nuestras compañías y manteniendo una fuerte relación con nuestros proveedores principales, partners y clientes en todo el mundo.”

Pierre continúa diciendo: “La incorporación de Holsat a Grupo Arbulu es una gran oportunidad para nuestros empleados y clientes ya que confluyen equipos con gran experiencia, capacidades técnicas y cualidades, una cultura complementaria y un profundo conocimiento de la industria marítima. Todos estos factores son muy importantes y aportan un gran valor que beneficia a todos. Holsat continuará operando como compañía independiente dentro del grupo y con el objetivo de continuar en su desarrollo como compañía global”. 🌊

La firma Unisys, elegida por la Agencia de Control de la Pesca para dar soporte a sistemas de control e inspección


Unisys ha anunciado que la Agencia Europea de Control de Pesca (AECP o EFCA en sus siglas en inglés) utilizará una serie de servicios tecnológicos de esta firmas con el objetivo de dar soporte a los sistemas de información operativa de la agencia y asegurar el acceso a las herramientas necesarias para la coordinación y cooperación entre los sistemas nacionales de control e inspección pesquera.

El acuerdo fue firmado el tercer trimestre de 2019. La EFCA es una agencia de la Unión Europea con sede en Vigo y tiene como misión ayudar a los estados miem-

El trabajo de la EFCA es crítico para mantener la posición europea en la industria pesquera

bros a cumplir con la regulación de la Política Pesquera Común (PPC), una serie de reglamentos y directivas con las que la UE gestiona las flotas europeas y conserva los recursos de pesca.

El trabajo de la EFCA es crítico para man-

tener la posición europea en la industria pesquera y para aumentar la sostenibilidad de la actividad mediante las medidas de gestión y conservación existentes y otras mejoradas a través de la coordinación de las actividades de control y de la ayuda a los estados miembros y a la Comisión Europea. También da soporte a las autoridades nacionales gracias a las funciones de guardia de costas dentro del marco de cooperación europea de guardacostas, trabajando con la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) y con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA). 



POTENCIA A TODA MÁQUINA



El nuevo Marco Estratégico de Puertos del Estado estará listo el primer semestre de 2020

El presidente de Puertos del Estado, Salvador de la Encina Ortega, fue el invitado de uno de los últimos Desayunos con el Clúster Marítimo Español. Explicó el nuevo Marco Estratégico de la entidad que preside, justificando el por qué, para qué y cómo se está realizando el mismo.

*Texto y fotos:
Teresa Montero*

El presidente de Puertos del Estado ha anunciado, durante su intervención en el Desayuno con el Clúster Marítimo Español (CME), que el nuevo Marco Estratégico del organismo público estará listo para su aprobación durante el primer semestre de 2020. Actualmente, se encuentra en proceso de elaboración en el que están participando todos los agentes económicos y sociales hasta final de año, recibiendo sus opiniones, valoraciones y peticiones.

El proceso comenzó en octubre de 2018 con la remisión de un cuestionario a las 28 autoridades portuarias. Una vez recibidas las respuestas, se pusieron en común las diversas posiciones en febrero de 2019 y fueron evidentes las profundas discrepancias, especialmente en el ámbito de la gobernanza.

Además, en una primera consulta, se ha recogido la opinión de 24 asociaciones y colectivos acerca del posicionamiento y funciones de los puertos, los modelos ac-

“El futuro es conseguir puertos sostenibles, que convivan con la ciudadanía, seguros e inteligentes”



Salvador De la Encina es el presidente de Puertos del Estado

tualmente vigentes de gestión, promoción, financiación y prestación de servicios, el papel que desempeñan las propias Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, y una serie de medidas propuestas surgidas de un diagnóstico general.

Y claro está también se ha recabado el posicionamiento del sector privado, básicamente a través de las asociaciones sectoriales. Tanto la Asociación de Empresas Estibadoras (Anesco) como la Plataforma de Inversores en Puertos Españoles (Pipe) insistieron en la necesidad de reducir las tasas portuarias.

Por su parte, la Asociación de Navieros Españoles (Anave) se pronunció a favor de

mantener la coordinación de Puertos del Estado, más allá de si se debe dotar de más autonomía a las autoridades portuarias, y reivindicó medidas para facilitar el ‘short sea’ con el Norte de África.

A pesar de que con el actual Marco Estratégico, según el presidente de Puertos del Estado, se ha avanzado mucho, lo cierto es que sus 21 años en vigor pesan mucho y es preciso “revisar ese marco para adaptarlo a la realidad de los tiempos”, señaló.

Se pretende establecer las líneas generales, “actualizar el actual marco”, y para ello es necesario revisarlo para prepararse y afrontar el futuro, añadió el presidente.

Los problemas de coordinación entre las distintas administraciones implicadas en los procedimientos aduaneros es un reto a afrontar

En este sentido, de la Encina, puso en contexto el panorama actual de Puertos del Estado comparando las cifras y datos de ahora con los de hace más de 20 años. Así, el tráfico de mercancías, se ha duplicado, ha

pasado de 290 millones de toneladas a 560 millones.

Se ha pasado también, anotaba De la Encina, de un tráfico principalmente de graneles a productos semimanufacturados. El tráfico de pasajeros también ha incrementado notablemente, de 18 millones de personas se ha llegado a 36; y el de cruceristas, ha pasado de tres a once millones.

Desarrollo extraordinario

“Puertos del Estado ha sido punta de lanza” de la profunda transformación social y económica que no sólo ha vivido España, sino el mundo entero, afirmó De la Encina. “No hay duda de que los puertos han experimentado un desarrollo extraordinario”, para toda la economía y la sociedad española.

En este proceso de transformación, es destacable, nos explicaron, el esfuerzo inversor de las empresas en infraestructuras para la modernización del sistema

portuario. Se invirtieron 1.300 millones de euros anuales en infraestructuras logísticas y ahora está rondando los 500.

No obstante, a pesar de la inversión en infraestructuras “todo el trabajo no está hecho”, comentó De la Encina, destacando la importancia de renovar el Marco Estratégico precisamente para seguir avanzando y adaptarse al futuro: “Es importante delinear un escenario futuro para no quedarse atrás”.

Puertos del Estado busca fomentar la innovación como elemento de competitividad en el sector logístico-portuario. Para el año 2020, los fondos portuarios invertirán 167,7 millones en infraestructuras e innovación. (Ver cuadro)

Mejoras necesarias

Así el sector, tras ser consultado, es consciente de los esfuerzos conjuntos que se han de realizar no solamente en mejorar la eficiencia de las operaciones portuarias,

Mayores capturas y beneficios

CAPACIDAD PARA PERMANECER EN EL MAR TANTO TIEMPO COMO DESEE

EFICIENTE CONSUMO DE COMBUSTIBLE GRACIAS A UNA CONFIGURACIÓN DE PROPULSIÓN OPTIMIZADA

OPERACIÓN EFICIENTE Y SEGURA PARA LA TRIPULACIÓN

OPERACIONES SOSTENIBLES MEDIANTE LA ELECCIÓN DE LA TECNOLOGÍA MÁS ADECUADA

WÄRTSILÄ CONECTA LOS PUNTOS

Con la experiencia de 250 buques pesqueros construidos en base a nuestros diseños en los últimos 50 años, sabemos lo que estamos haciendo. Gracias a una integración optimizada entre el diseño y la propulsión, nuestros buques combinan la mejor eficiencia posible y el menor consumo de combustible con las mínimas emisiones. Por no mencionar el poseedor del récord mundial Guinness de eficiencia, el motor Wärtsilä 31. Optimizando el confort y la seguridad, obtendrá el mayor rendimiento de su tripulación. Si quiere mayores beneficios, póngase en contacto con nosotros. Lea más en www.wartsila.com



Se ha duplicado el tráfico anual de mercancías, se ha pasado de 290 a 560 millones de toneladas

sino en la consolidación de medidas dirigidas a reforzar la sostenibilidad, la seguridad y protección, la digitalización de procesos y la innovación, a fin de asegurar la contribución del sector al conjunto de la economía y la sociedad.

Sea cual fuere el gobierno, explicaba el presidente hace un par de meses, es necesaria esta renovación. Además, incidía en que ha de ser un gobierno operativo que pueda llevar a cabo los cambios legales necesarios para avanzar en esta línea, sobre todo en lo que a materia presupuestaria se refiere.

Puertos sostenibles

El futuro es conseguir puertos sostenibles, que convivan con la ciudadanía, seguros e inteligentes. En definitiva, un objetivo preciso “para lograr la excelencia y conseguir ese sector estratégico que Alejandro señalaba”, comentó De la Encina, en referencia a la intervención inicial del presidente del CME, Alejandro Aznar, quien reivindicó “la necesidad de que el sector marítimo adquiriera la condición de sector estratégico nacional”.

Precisamente este es un tema recurrente del Clúster debido al impacto socio económico que tiene la denominada economía azul, en la que los puertos juegan un papel destacado.

Además, para ambos presidentes, el sector marítimo no sólo es fundamental para la economía española, sino también la colaboración, que se va a fortalecer, entre el sector público y el privado para su desarrollo. Aunque “vamos a seguir apostando por el sector público”, afirmó De la Encina.

La elaboración del Marco Estratégico mediante un sistema participativo y transparente es muestra de esa colaboración.



De izquierda a derecha: Salvador de la Encina Ortega, presidente de Puertos del Estado; y Alejandro Aznar, presidente del Clúster Marítimo Español.

Problemas de la estiba

A la hora de desarrollar el nuevo Marco Estratégico, la mayor preocupación para De la Encina es la probable inestabilidad en los puertos generada por los problemas de la estiba.

Apeló a la responsabilidad para que antes de fin de año se cierre un acuerdo entre patronal y sindicatos, que garantice la paz social en este sector con mucho coste y poca flexibilidad. El presidente espera que los dos mediadores ofrecidos por el Gobierno faciliten el diálogo y logren una negociación que termine de modo favorable.

A este respecto, el presidente de Puertos del Estado reconoció que el aspecto social del nuevo Marco Estratégico tiene mucha importancia ya que sin él no se puede elaborar, y para ello ha contado con los principales sindicatos.

De un tráfico de graneles se ha pasado a otro de productos semimanufacturados

En una reunión mantenida con estas asociaciones, se ha puesto en evidencia la necesidad de adaptar las plantillas de las Autoridades Portuarias a unas necesidades que hoy día son muy distintas a las del anterior Marco Estratégico, en vigor desde hace dos décadas.

La firma del III Convenio Colectivo, parece buen momento para plantear mecanismos de flexibilización que permitan recuperar y modernizar los estándares del elemento más valioso de que disfrutaban los puertos, que no es otro que su propio capital humano.

Retos y fortalezas

Los problemas de coordinación entre las distintas administraciones implicadas en los procedimientos aduaneros, que llegan a generar cuellos de botella; o la falta de interconexión modal, sobre todo, por ferrocarril, así como su conexión con Europa son otros de los frentes a afrontar en la redacción del Marco Estratégico.

Del mismo modo, las empresas del sector apuntan que queda un importante camino por recorrer en cuanto a la regulación de los servicios portuarios y el régimen de aplicación de tasas, donde se viene reclamando una flexibilización de las mismas, para lograr ser más competitivos en precios.

Los puertos han experimentado un desarrollo extraordinario

Por otra parte, las grandes infraestructuras y su calidad, y las rutas estratégicas donde nos ubicamos son dos fortalezas que De la Encina quiere aprovechar para desarrollar el nuevo Marco Estratégico.

Y en ello coinciden los agentes implicados en el sector, que abogan por explotar más y mejor las oportunidades que se derivan del posicionamiento privilegiado del sistema portuario en las redes de transporte y logística.


Planes de empresa

En otro orden de cosas, señalar que a primeros de octubre se produjo la primera ronda de reuniones de trabajo para ultimar los planes de empresa de las 28 autoridades portuarias integrantes del sistema portuario de interés general.

En ellas cada organismo público expondrá sus estrategias de inversión con proyectos concretos y asignaciones presupuestarias, tanto para 2020 como plurianuales.

Los Planes de Empresa configuran, junto con los Planes Estratégicos y los Planes Directores de Infraestructuras, el marco estratégico de desarrollo técnico, económico, financiero y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario estatal, todo ello de acuerdo con la política económica y de transportes del Gobierno.

Elaborados anualmente, los Planes de Empresa incluyen un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, la estructura de personal y oferta de empleo, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera y de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, así como los coeficientes correctores y las bonificaciones de las tasas.

Los Planes de Empresa son ratificados posteriormente por el Consejo Rector de Puertos del Estado y los Consejos de Administración de cada una de las Autoridades Portuarias. 

Los fondos portuarios para 2020

Los fondos portuarios invertirán 167,7 millones en infraestructuras e innovación durante el 2020. Esta cantidad -resultante de los tres fondos del sistema- se invertirá en obras de accesibilidad e infraestructuras, así como en startups y spin-off de innovación, a lo largo de todo el litoral español.

Por partes y para el 2020, las cifras quedan así: El Fondo de Compensación Interportuario (FCI) distribuirá 46,1 millones. El Fondo Ports 4.0 para startups y spin-off aportará 5,6 millones y el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP) inyectará 116 millones. Estos fondos fueron aprobados por las 28 autoridades portuarias de nuestro país.

Así, el FCI distribuirá 7,6 millones de euros a ayudas a la navegación; 13,5 millones se asignan a las Autoridades Portuarias que, además de por su insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad, cumplan ciertos parámetros, como una rentabilidad inferior al 2,5%; 1,4 millones para actuaciones de seguridad; y 23,4 millones se reparten entre un amplio número de autoridades portuarias para financiar actuaciones de diversa índole.


La aportación de Puertos del Estado al FCI 2020 se eleva a 9,5 millones, a fin de atender las necesidades manifestadas por diversas Autoridades Portuarias y con el objetivo de permitir la autofinanciación del sistema y la potenciación de la leal competencia entre los puertos españoles.

El Fondo Ports 4.0 para empresas emergentes (startups) y aquellas ya existentes que desarrollen nuevas líneas de negocio en el ámbito tecnológico (spin-off) es la gran apuesta estratégica del sistema portuario: la innovación.

La dotación de esta primera fase rondará los 25 millones de euros (fondos aportados directamente por las autoridades portuarias repartidas en cuatro anualidades, siendo la del 2020 la primera).

Se gestionará a través de estas 14 sedes: Alicante, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, A Coruña, Las Palmas, Madrid, Málaga, Baleares, Santander, Sevilla, Valencia y Vigo. E incentivará la creación y consolidación de un tejido de empresas tecnológicas en el entorno de estas sedes.

De la cantidad inyectada por el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria (FFATP), un 51,3% (59,5 millones) corresponde a actuaciones lineales de "última milla", un 29,6% (34,3 millones) a mejorar infraestructuras lineales existentes en red general y el 19% restante (22,1 millones) se centra en la creación o mejora de terminales.

El ferrocarril es el transporte protagonista, al recibir el 93% de la financiación aportada, esto es 107,8 millones distribuidos en 40 actuaciones. Las restantes 16 actuaciones se centran en mejoras de accesos por carretera. 

Nodosa entrega el tercer arrastrero de una serie de cinco para el Reino Unido



El Neeltje tiene propietarios holandeses y su bandera es británica

El astillero Nodosa, de Marín, ha entregado el Neeltje PD-141, el tercero de una serie de cinco arrastreros para el Osprey Fish Group, con sede en el Reino Unido. Construido con el mismo esquema básico que los predecesores Henk Senior LH-356 y Jannetje-Cornelis H-144, las diferencias clave son que el Neeltje tiene una potencia de motor ligeramente mayor y los propietarios optaron por equipos de cubierta eléctricos en lugar de hidráulicos.

El motor principal es un 749kW ABC 8DZC que impulsa una hélice de cinco palas de 3300 mm de diámetro a través de una caja de cambios Reintjes WGF 1963 con una reducción de 8.023: 1, que proporciona una velocidad máxima de 11.5 nudos y un bolardo de 25 toneladas. Los grupos electrógenos a bordo son un par de 465kW Caterpillar C18s y un conjun-

El Neeltje tiene una eslora de 28,60 metros, una manga de 10 metros y una profundidad moldeada hasta la cubierta principal de 4,51 metros

Los propietarios optaron por equipos de cubierta eléctricos en lugar de hidráulicos

to de puerto C4.4 de 99kW. El alojamiento a bordo es para una tripulación de nueve personas y la bodega tiene capacidad para aproximadamente: 1200 cajas de 40 kg.

Naust Marine suministró el equipo de cubierta de Neeltje, instalando cabrestantes de arrastre doble / tiro con mosca con capacidad de tambor para 4400 metros de cuerda de cerco de 44 mm de diámetro y con un tirón nominal de 21.70 toneladas, así como un único cabrestante de cable medio de 15.30 toneladas para aparejo doble, todo controlado por un sistema Naust Marine ATW para arrastre y tiro con mosca. El control es desde la caseta del timón, además hay controles de cubierta y el sistema de cabrestante en su conjunto está preparado para el acceso y control remoto. La empresa Guerra suministró la grúa de cubierta de Neeltje.

El buque gemelo idéntico al Neeltje, Good Hope, será entregado por Nodosa en enero el próximo año. Actualmente, el astillero está realizando pruebas en el mar con Jacoba-Maria,

también un arrastrero para Osprey, pero que incorpora una serie de diferencias de diseño adicionales al resto de la serie. Atendiendo a la tipología de buques Twinrig trawler & Flyshooter, Osprey Fish confió en Nodosa para la construcción de 5 de estas embarcaciones.

Comenzando la saga con el "Henk Senior", entregado en 2018, Nodosa entregó después el "Jannetje-Cornelis", y ultimaba el "Neeltje", y el "Good Hope".

Todos ellos faenarán en el Mar del Norte y el Canal de la Mancha, y aunque sus propietarios son holandeses, su bandera es británica, cumpliendo con las prerrogativas del MCA.

En este momento Nodosa cuenta con nueve contratos de construcción, entre ellos Montelourido, para Malvinas, arrastrero de 63,7 metros de eslora, "gemelo" del Monteferro ya entregado. También recibió el encargo de dos barcos auxiliares para las bateas de mejillón. También para el año 2021 está prevista la construcción de dos barcos cargueros para Groenlandia de gran sofisticación técnica. 🌊

Faenarán en el Mar del Norte y en el Canal de la Mancha


Murueta bota un buque para transporte de salmón vivo para Noruega

Astilleros Murueta botó un nuevo buque de transporte de pescado vivo para el armador noruego Al-saker Fjordbruk. El buque está diseñado para el transporte de salmón vivo criado en las granjas (fishfarm) en los fiordos, hasta las plantas de procesado en distintos países de Europa. Fue encargado en Erandio (Bizkaia) por para el armador noruego Al-saker Fjordbruk.

La consejera de Desarrollo Económico, Arantxa Tapia, y el diputado general de Bizkaia, Unai Rementeria, tomaron parte en la botadura del buque del armador Al-saker Fjordbruk.

Según ha informado el astillero vizcaíno, se han instalado los equipamientos de última generación para un trato adecuado del salmón, que permita la carga y descarga de hasta 800 toneladas/hora de pescado sin que éste sufra estrés que podría reducir su calidad, así como un sistema de desparasitado del pescado. El buque se entregará en julio de 2020.

El buque, denominado 'Kristoffer Tronds', está especializado en transporte de peces vivos (Live Fish Carrier) con casi 91 metros de eslora y 18,6 de manga, que tendrá capacidad para más de 5.000 metros cúbicos.

Además, se ha utilizado la última tecnología del sector para reducir el impacto medioambiental del buque durante su operación, incluyendo grupos auxiliares de bajas emisiones, recuperación de calor de los motores diésel y sus escapes, así como un sistema innovador de baterías permitiendo trabajar al buque en el puerto en «modo eléctrico». 

Cuenta con 91 metros de eslora, 18,6 de manga y tendrá una capacidad para más de 5.000 metros cúbicos



El Kristoffer Tronds un barco para el transporte de pescado vivo



Imagen del acto de botadura en Murueta

Zamakona construirá el mayor arrastrero pelágico del mundo

La compañía danesa Gitte Henning está abriendo el camino hacia una nueva era de la pesca ecológica en Dinamarca, con el encargo de un nuevo barco de pesca pelágica respetuoso con el medio ambiente a los astilleros Zamakona en Bilbao. Así, Henning, Salt y Zamakona han diseñado juntos un nuevo Gitte Henning ecológico. El nuevo barco de pesca tendrá una serie de soluciones respetuosas con el medio ambiente, muchas de ellas nuevas en la pesca pelágica. A lo largo del proceso de diseño y en la elección de los equipos, la atención se ha centrado en mejorar la calidad del pescado y reducir las emisiones a través del consumo de energía reducido y la producción eficiente de energía.

Con este pedido de un nuevo Gitte Henning es la cuarta vez que Henning Kjeldsen y la familia Sandvik diseñan juntos un buque, la segunda vez que Henning Kjeldsen encarga un diseño de Salt y la primera ocasión en la que Zamakona construye para este armador danés.

Una de las novedades será que la hélice, única de gran tamaño, que es normal en arrastreros pelágicos será reemplazada por dos hélices y un diseño de casco de doble codaste. El extenso análisis de los flujos y las pruebas en canal darán como resultado un diseño más eficiente de la popa y la hélice, que proporcionará mayor capacidad de arrastre y menor consumo de combustible durante el mismo. En las embarcaciones de pesca convencionales a menudo se necesitan grandes ángulos de timón para mantener el rumbo, incluso en condiciones meteorológicas moderadas. Dos hélices ofrecerán la oportunidad de dirigir el barco con un impacto mínimo sobre el timón, lo que reducirá los requisitos de energía adicionales durante la navegación y el arrastre.

Motor de Imán Permanente (PM)

Las dos hélices funcionarán con dos motores eléctricos de imanes permanentes (PM). Este

La única hélice; normal en arrastreros pelágicos, es reemplazada por dos



tipo de motor tiene menor pérdida eléctrica y puede funcionar de manera más eficiente que los motores eléctricos convencionales en todo el rango de potencia - particularmente a bajas velocidades del motor. La reducción de las rpm de la hélice tiene las siguientes ventajas.

Además de la mayor eficiencia de la hélice bajo carga típica, no se necesitará reductor y por lo tanto no habrá pérdida mecánica, una menor emisión de ruido y, maquinillas eléctricas. Todas las maquinillas están accionadas también por motores de imanes permanentes para una menor pérdida eléctrica y un funcionamiento óptimo. Las maquinillas eléctricas ofrecen la posibilidad de devolver energía a la red en las maniobras de largado de la red. Esta energía queda disponible para otros consumos y puede, por ejemplo, utilizarse para alimentar los sistemas de propulsión y/o los compresores de refrigeración del agua de tanques de pescado.

Las maquinillas hidráulicas y las bombas de descarga de pescado convencionales requieren un sistema que necesita una cantidad importante de aceite hidráulico. El riesgo de que el aceite hidráulico se vierta en el mar queda eliminado con la elección de maquinillas eléctricas.

En cuanto al sistema de refrigeración de agua de mar (RSW) y calidad del pescado está dispuesta de una forma nueva que proporciona a las superficies internas de los tanques de pescado un acabado uniforme sin obstrucciones ni bordes afilados. El buque estará equipado con cuatro sistemas de refrigeración independientes, con cuatro tanques de RSW por instalación. De esta manera se dispondrá de un proceso de refrigeración más eficiente al enfriar únicamente partes del volumen del tanque de pescado cada vez, lo que da como resultado un sistema de refrigeración óptimo y de bajo consumo energético.

Además, se ha aumentado un 40% la capacidad del sistema de vacío para la descarga de pescado en comparación con la capacidad normal de descarga. En general, esto permitirá una manipulación más cuidadosa del pescado que mejorará su calidad.

Todos los motores eléctricos, desde las maquinillas a las bombas, estarán controlados por un variador de frecuencia. Esto permitirá un suministro de energía más ajustado reduciendo por lo tanto el consumo energético total.

También se caracterizará por generar una producción eficiente de energía por medio de la transmisión Diesel-Eléctrica. Tendrá cinco generadores Diesel, situados en dos salas de máquinas independientes para la mayor seguridad posible del entorno de trabajo, alimentarán los motores de propulsión PM y el resto de elementos de consumo de energía a bordo. Todos los generadores están equipados con convertidor catalítico (SCR) para reducir las emisiones y cumplir los nuevos requisitos IMO Nivel III más estrictos.

Hay que partir que los requisitos de energía de un arrastrero pelágico fluctúan de manera im-

portante en función de la meteorología, las condiciones de funcionamiento, requisitos de refrigeración, velocidad, etc. Por ello, el número y tamaño de los generadores se ha elegido para optimizar el equilibrio de fuerzas basado en el perfil operativo específico del buque y para proporcionar al motor Diesel las condiciones óptimas de funcionamiento y, por lo tanto, la mayor eficiencia.

Híbrido

Para mejorar aún más las condiciones de funcionamiento de los motores Diesel, Henning ha invertido en un gran paquete de baterías que asisten a los generadores cuando la carga es alta y los recarga cuando la carga es baja. La energía regenerada de las maquinillas durante el arrastre también contribuye a cargar el paquete de baterías.

De este modo, el motor Diesel no experimentará las grandes variaciones de carga, lo que posibilitará una reducción de combustible del rango del ~10% en base a la experiencia de otros buques Diesel eléctricos. Es la

Denominada nivelación de cargas punta; es decir, que la batería regula los picos de carga.

Las baterías están situadas en una sala aparte, procurando así una fuente adicional de energía de emergencia además de los generadores Diesel de las dos salas de máquinas. De manera adicional, contribuyen a reducir el ruido y las emisiones en puerto de manera importante.

Datos principales:

Eslora: 87,60 m

Manga: 20,00 m

Generador: Yanmar

Motores PM: Brunvoll


Hélice: Brunvoll

Propulsores laterales: Brunvoll

Maquinillas: Evotec

Grúas: SeaQuest

Bombas de pescado: SeaQuest

Manipulación del pescado: C-Flow 

MAYEKAWA

MYCOM

Reconocido como el mejor compresor de frío industrial del mundo

Unidad Serie i

Disponibles para frío comercial, con tecnología industrial

EFICIENCIA JAPONESA



Mayekawa, S.L.
Polígono Industrial Carrporoso - C/ Montevideo, N° 5
Nave 13 - 28806 Alcalá de Henares (Madrid)

☎ 91 830 03 92 | ✉ mayekawa@mayekawa.es



www.mayekawa.es

Imitando a Elcano antes de los 70 (V) Puerto de Santa Lucía (Río de Janeiro)

*Texto y fotos:
Julio Ruiz de Velasco
Tissier*

Habían salido del muelle de las Mulas, hoy puente de San Telmo en Sevilla un 10 de agosto de 1519 y después de avituallarse en Sanlúcar y de una travesía por el Atlántico, pasando por Canarias y Cabo Verde, llegan las cinco naos a las bahías de Guanabará y de Sepetiba en distinto continente con las bodegas todavía repletas y con los ánimos intactos para la gran expedición en busca de una nueva ruta a la especiería en las Molucas. Estamos en 13 de diciembre de 1519, según describe Antonio Pigafetta en su diario de a bordo, que curiosamente nunca citó a Elcano. Su relato quizás estuvo condicionado por las afinidades y enemistades con las tripulaciones pero gracias a él conocemos todos los detalles de la expedición. Empezaba la verdadera odisea.

500 años después, diciembre de 2019, estás leyendo estas líneas.

Este será mi último relato de los cinco prometidos allá por el mes de febrero en el nº 170 de esta nuestra revista de la mar, Europa Azul. Singapur, Sidney, Auckland, Buenos Aires y ahora Río.

Salgo de Buenos Aires por su segundo aeropuerto de nombre Jorge Newbery, en honor a esta leyenda de la aviación argentina, rumbo a Río de Janeiro, ciudad a la que llego tres horas mas tarde. Magallanes tardó 20 días en recorrer la misma distancia aunque yendo de norte a sur y navegando a vela.

Y es que 500 años son muchos.....

Río de Janeiro

Magallanes la denominó Puerto de Santa Lucía por ser precisamente el 13 de diciembre, día de Sta Lucía cuando llegó,



Antonio Pigafetta. Según algunos escritos era mozo elegante y presumido.

aunque unos años antes ya habían arribado al lugar, exploradores portugueses al mando de Gaspar de Lemos en enero - janeiro - de 1502.

Desde adolescente quería conocerla. El Carnaval, Pelé y Maracanã, “La chica de Ipanema” y A.Carlos Jobim, Paulo Coelho o Nelson Piquet, todos iconos desde siempre. Fundada en 1565 por Estácio de Sá. Hoy Río es una ciudad de 6,5 millones de habitantes que se reparten en la ciudad propiamente dicha y en las cerca de 1000 favelas, asentamientos marginales en los cerros que circundan a Río, y que apenas disponen de los servicios mínimos como agua, electricidad y saneamiento.

Mi primera visita es Copacabana. Concurrida y animosa. Son ya las siete de la tarde y la gente se mantiene jugando al boleibol, banderas gays que delimitan su zona, carritos de helado, de fruta, música y baile en los chiringitos del paseo con azulejos blancos y negros dispuestos en forma de ondas, ciclistas, cometas, todo el mundo en chanclas y en pantalón corto y 33 °. Esto es Río. Esto es Brasil.

Llevaba bastantes días sin comer pescado por “culpa” de los vacunos argentinos y los corderos neozelandeses y australianos. Así que la primera noche en un restaurante no me resisto a la ofer-



Ensenada de Botafogo en la bahía de Guanabará

ta de unas gambas al ajillo, así puesto en la carta, que me saben a gloria pero que desencadenan un torbellino en mi cuerpo. Amanezco consciente de mis limitaciones para una visita en orden de la ciudad. No me atrevo a salir por miedo a "no llegar a tiempo" pero me rebelo y decido salir.

Llego hasta la base del Pan de Azúcar. El teléferico que funciona desde 1908, asciende hasta una parada intermedia y surgen mis primeros problemas. Los resuelvo con destreza y continuo hasta la cima. La visión es fantástica. Toda la ensenada de Botafogo, el Cristo del Corcovado. Tengo tiempo de disfrutar la estancia y de la vista pero sigo mal. Muy mal.



Favelas de Babilonia en el barrio Leme. Al fondo el Cristo Redentor en el cerro Corcovado.



Copacabana



Ensenada de Botafogo en la bahía de Guanabará

Viajes Marítimos



Lago Rodrigo de Freitas

Me rindo a la evidencia y tengo que abandonar el lugar. Me tienen que atender. Me llevan en silla de ruedas hasta la enfermería de urgencias. Tengo la tensión en 60 pero me rehabilitan y me trasladan al hotel.

Mi habitación tiene unas vistas a Copacabana espectaculares pero estar en Río y no poder salir.

Al día siguiente me rebelo de nuevo y vuelvo a salir. Descubro la gran laguna urbana Rodrigo de Freitas de 220 hectáreas conectada al Atlántico por un pequeño canal que atraviesa la playa de Copacabana. Es una zona de esparcimiento con grandes paseos y ciclovías, incluso muelles para uso de embarcaciones ligeras de vela. Sus aguas aún no son aptas para el baño pero las condiciones van cambiando y las medidas van haciendo su efecto.

Y después de Copacabana, Ipanema. Ambas playas están separadas por un arrecife de escasos 100 mts de largo entre el Fuerte de Copacabana y la Pedra do Arpoador. Ipanema es elegante, el nivel es más chic. Por algo en este barrio es donde el m² de vivienda es el más caro del país y de América latina. Y se nota.

Mi cuerpo me vuelve a pedir descanso y comida a base de arroz, limón y manzana. La médico me ha recetado Buscopan y Floratil, "Dor intensa e cólica na região da barriga", dice el prospecto, pero la doctora me avisa que hasta dentro de dos o tres días no voy a estar bien. También me comenta que igual no es por las gambas. Puede ser por el agua o incluso por lo que ella llama el "síndrome del viajero". Llevo muchas millas, muchos cambios de horario y eso el cuerpo, dice, lo nota. Paso los dos días hasta la salida para Frankfurt y Bilbao, recluso en el hotel y con rabia de no haber visto las gradas azules y amarillas de Maracanã, de no haber subido en tren hasta el Corcovado y sobre todo y lo que más, no haber flotado y nadado en las aguas cariocas de cualquiera de las playas de Río. Sea lo que sea no me acabo de recuperar.

Madrid

Hoy



Sidney

Mañana, 10 horas más



Singapur

Mañana, 7 horas más



Auckland

Mañana, 12 horas más



Buenos Aires

Hoy, 4 horas menos



Río de Janeiro

Hoy, 3 horas menos



Diferencias horarias y horas de vuelo





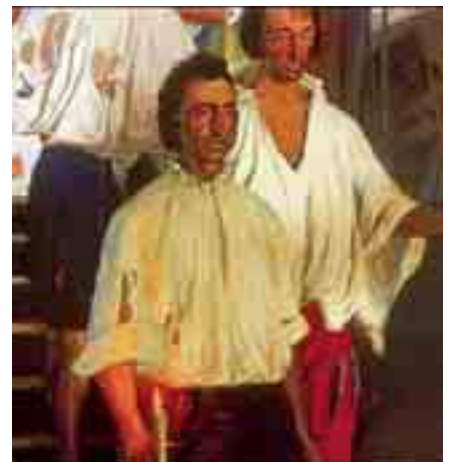
10 reais = 2,22 euros

pero que comparado con los tres años menos catorce días que tardó Elcano en regresar es una nimiedad.

He cumplido una ilusión siguiendo el consejo que me dio el traumatólogo Luis Roger Berenguer: “Todo lo que quieras o desees hacer, hazlo antes de cumplir 70 años. Luego, o no puedes o no te apetece”. Habrá que ver si después de cumplidos me sigue apeteciendo. En la cabeza, varias ideas siempre asociadas a la mar. Groenlandia, Seychelles y Alaska. Tiempo al tiempo. Teniendo en cuenta que Elcano cuando comenzó su aventura tan sólo tenía 32 años.... 🌊



**La Nao Victoria ,
construída en Ondarroa
(Bizkaia) , tenía 25,9
mts de eslora, un calado
medio de 2,29 mts, un
arqueo de 102 Tn
equivalente a 85 toneles
y 286 m2 de velas**



Elcano a su llegada – detalle del cuadro de Elías Salaverría.

Al fin y al cabo, si Elcano y los diecisiete que llegaron a Sanlúcar hechos unas piltrafas un 6 de setiembre de 1522 después de haber recorrido 14.000 leguas =equivalentes a 36.500 millas o 67.600 kms..... yo no iba a ser menos. Eso sí, llegaron desnutridos y enfermos pero económicamente amortizaron el viaje. Todas las especias que trajeron, 25 tn de clavo entre ellas, según los escritos, ascendió a 8.346.379 maravedíes. La expedición se pagó con creces. Hubo dinero para todos. En la nao Victoria, la única que llegó y siempre rumbo oeste desde que salió, arribaron cuatro griegos, un alemán, dos italianos, dos portugueses, un extremeño, dos andaluces, un cántabro, un gallego y cuatro vascos que casualmente los cuatro eran Juanes; Juan Sebastián Elcano (Guetaria), Juan de Acurio (Bermeo), Juan de Arratia (Bilbao) y Juan de Zubieta (Baracaldo). En cuanto a mi periplo “circunvolado” han sido cincuenta y cinco horas de vuelos las que he utilizado,

ANTONIO HERNÁNDEZ COLMESEDO	Andalucía	Marinela / Marinero / Sailor
ANTONIO PIRAFETTA	Italia	Zeharzugabe / Sobrealente / Underland
DESDO GALLEGO	Galicia	Marinela / Marinero / Sailor
FRANCISCO ALBO	Grecia	Pilota / Pilote / Pilot
FRANCISCO RODRIGUEZ	Portugal	Marinela / Marinero / Sailor
MAESTRE HANI	Alemania	Artillaria / Artillero / Artilleryman
HERNANDEZ DE BUSTAMANTE	Extremadura	Riargina / Barbero / Barber
JUAN DE ACURIO	Bermeo	Pilota / Pilote / Pilot
JUAN DE ARRATIA	Bilbao	Itzasmilla / Grumet / Cabin boy
JUAN DE SANTAMER	Cantabria	Itzasmilla / Grumet / Cabin boy
JUAN DE ZUBILETA	Baracaldo	Paga / Page / Page
JUAN RODRIGUEZ	Andalucía	Marinela / Marinero / Sailor
JUAN SEBASTIÁN ELCANO	Guetaia	Kapitaina / Capitan / Captain
MARTINO GHIROCI	Italia	Marino / Marino / Naval officer
MIGUEL DE BODAS	Grecia	Pilota / Pilote / Pilot
MIGUEL SÁNCHEZ DE BODAS	Grecia	Marinela / Marinero / Sailor
NICOLAO DE NAPOLI	Grecia	Marinela / Marinero / Sailor
VASCO GOMEZ GALEGO	Portugal	Itzasmilla / Grumet / Cabin boy

Los dieciocho que llegaron a Sevilla

El mar nos trajo el chocolate

El chocolate se introdujo comercialmente en la península gracias al tráfico marítimo ejercido por la Compañía Guipuzcoana de Caracas, una empresa que operó durante más de cincuenta años comerciando con la provincia española -aún no se había independizado- establecida en la zona costera del norte de la actual Venezuela. La actividad de la citada compañía ha sido escasamente difundida. Hoy la traemos a nuestras páginas cuando se cumplen 290 años del inicio de sus actividades navales.

*Texto y fotos:
Alberto López
Echevarrieta.*

Cuando en 1519 Hernán Cortés dio a conocer el chocolate en Europa cuando trajo la receta original de México se produjo una gran revolución en el mundo culinario. Junto a la fórmula venía también un listado de sus propiedades que estaba encabezado por su capacidad para producir mucha fuerza y energía, al tiempo que también era un afrodisíaco. Quien más, quien menos probó chocolate y repitió hasta el punto de que la demanda de este producto fue enorme. Sólo había un problema: La base del mismo era el cacao y éste se encontraba en el Nuevo Continente. El más fino y exquisito del mundo se cultivaba al sur del lago de Maracaibo y en las faldas de las montañas venezolanas. Había que traerlo.

Otro tanto ocurría con el tabaco. Los envíos que se hacían no servían para complacer los pedidos, de forma que se estudiaron nuevos métodos para el traslado de los preciados elementos. La necesidad social era tan apremiante que el asunto pasó a plantearse a nivel de trono español. Urgían nuevos servicios de transporte que abas-

Los vascos importaron el mejor fruto del cacaotero venezolano



Sello de la Compañía Guipuzcoana de Caracas.



Real cédula de fundación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas

La Compañía Guipuzcoana de Caracas monopolizó el comercio trasatlántico

tecieran el mercado y, de paso, proporcionaran grandes beneficios económicos en los que los monarcas querían participar de forma activa.

Lo primeros en probar la fórmula que llegaba de tan lejanas tierras fueron los Reyes Católicos, pero, según aseguran las crónicas, no pusieron buenas caras en la cata, por lo que el chocolate quedó a un lado en la corte. Puede que el sabor del cacao con chile, clavo y canela -ésta era la fórmula de los aztecas- no agradara a los soberanos. Años más tarde, Cortés varió los componentes añadiendo azúcar y vainilla al cacao y de esta forma convenció a Carlos V.

Ésta segunda mezcla es la que llegó en 1606 a Italia, en 1650 al Reino Unido y poco después al resto de Europa con gran aceptación social. El chocolate había triunfado, pero se planteaba un grave problema, ya que el suministro que se hacía desde el Nuevo Mundo no era suficiente.

Nacen las compañías marítimas

Durante medio siglo tres empresas comerciales trasegaron distintos materiales por el Atlántico con relativo éxito: La Compañía de La Habana (1740) con central en Cádiz y dedicada a la importación de

Felipe “El Animoso” fue uno de los principales accionistas de la empresa

tabaco, azúcar y maderas de Cuba; la *Real Compañía de Comercio de Barcelona con las Antillas* (1755) abierta a todo tipo de importaciones; y la que abrió camino hace ahora casi tres siglos, la *Compañía Guipuzcoana de Caracas* (1728).

Las tres tenían reconocimiento real, aunque sólo una mencionaba la participación de la corona en sus actividades. Felipe V, el rey de España, cobraba una suculenta comisión económica a cambio del permiso de operación, cantidad que en el caso de la Guipuzcoana ascendía a 200.000 pesos en acciones que recibía de los empresarios. No es de extrañar, por tanto, que pasara a la Historia como “el animoso”.

Gran parte de la documentación que recuerda el papel jugado por la empresa vasca se encuentra en un viejo caserón que, con un trazado arquitectónico que recuerda al típico caserío vascongado, está ubicado en las afueras de La Guaira, el excelente puerto natural de Caracas. Treinta kilómetros separan a ambas ciudades, lo que equivale a decir que sus historias se entrecruzan en numerosas ocasiones. Durante medio siglo, entre San Sebastián, punto de partida en el Cantábrico, y el puerto sudamericano, se desarrolló un comercio marítimo que tuvo una gran trascendencia social y política.

La Guipuzcoana influyó en la creación de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País



Mapa de época de la costa venezolana a la altura de Caracas

Emprendedores vascos

La *Compañía Guipuzcoana de Caracas* fue fundada por un grupo de empresarios vascos, preferentemente guipuzcoanos, con el objetivo de monopolizar el comercio de la entonces provincia española de Caracas con la península. Fue presentada en sociedad muy acertadamente. Se dijo, por ejemplo, que el establecimiento de esta co-

rriente comercial acabaría con una de las lacras que en aquella época se vivía en el Caribe: el contrabando de algunos materiales, incluso de esclavos. Con esta disculpa se consiguieron todos los parabienes reales -en ello le iba el sueldo al soberano- que influenciaron en los ambientes sociales, económicos y políticos de la colonia americana.



San Sebastián en 1850, según una litografía

La sociedad venezolana rechazó el comercio generado por la Guipuzcoana

Se dictó un reglamento para el personal de la empresa, aparentemente muy estricto, en el que se especificaba "que ni los directores ni los revisores de cuentas puedan comprar géneros de la Compañía, sino en venta pública, ni venderla géneros, ni pertrechos algunos". El nombramiento de los ejecutivos se debía llevar a cabo en la capital guipuzcoana jurando "ante el señor Diputado General de la provincia en San Sebastián, la observancia de la Real Cédula de Permiso, convención con Su Majestad, y la de citas reglas y derechos que hiciere la Junta General".

Según estas ordenanzas, los directores estaban capacitados para ordenar los armamentos de los navíos construyéndolos donde juzgaren conveniente. Esta responsabilidad estaba contemplada con un sueldo de mil pesos, cantidad que podía oscilar a gusto de la Junta General de acuerdo con los revisores de cuentas.

Cargas de ida y vuelta

El negocio, que tuvo más de medio siglo de vida, hasta 1785, se montó de la siguiente forma: Los barcos iban cargados de vinos, aguardientes, aceite y ropajes de lana, algodón e hilo, así como armamento. El regreso lo hacían repletos de frutos de cacao recogidos en la provincia de Caracas. La llegada era celebrada con alborozo por los distintos grupos sociales.

Sin embargo, lo que a esta parte del Atlántico se había convertido en un negocio maravilloso, en Caracas se veía de una forma muy diferente. De entrada, les molestó la irrupción de los vascos, que venía a significar un contratiempo para sus ya consolidadas relaciones comerciales con los Países Bajos a través del comercio que hacían desde su colonia, la isla de Curazao, situada frente al puerto de La Guaira, a treinta kilómetros de Caracas. Los comerciantes caraqueños se llevaban muy bien con los holandeses y no aceptaron de buenas maneras la incursión de la nueva compañía.



Una de las acciones de la Compañía Guipuzcoana de Caracas

Los principales grupos de oposición salieron del propio ayuntamiento de Caracas, cuyos componentes argumentaron que en ningún momento habían sido consultados. Por otra parte, se tropezaba con los pequeños propietarios criollos a quienes la Guipuzcoana estropeaba sus negocios y, lo peor, les apartaba del control de actividades comerciales que habían tenido hasta entonces. El monopolio que se les implantaba dañaba directamente a sus intereses.

La compañía no sólo se enfrentaba al ayuntamiento caraqueño y a los empresarios locales, sino también a otro importante grupo de presión, como eran los contrabandistas que operaban en la zona y que dominaban el Caribe desde muchos años antes.

Sus flotas y las de los piratas -a veces coincidían-, saqueaban a los buques vascos impidiendo que las operaciones comerciales llegaran a buen puerto.



Edificio que ocuparon las dependencias de la Compañía Guipuzcoana de Caracas en La Guaira.

La Compañía Guipuzcoana de Caracas tuvo más de medio siglo de plena actividad

Este fue el clima en el que desarrolló sus actividades la *Compañía Guipuzcoana de Caracas* que aguantó estoicamente todos los embates durante décadas enriqueciendo a sus socios. Se llegaron a hacer los pagos en especies para no operar con dinero y así avivar las actividades de los piratas. Esto supuso una especie de ruptura de tratos, con precios oscilantes y mercancías que no reunían la calidad exigida. El comercio se fue deteriorando.



El cacao, gran tesoro comercial en su tiempo

La revuelta de Juan Francisco de León

En el seno de este malestar surgió la figura de Juan Francisco de León, un comerciante

canario afincado en las proximidades de la provincia de Caracas que lideró varias revueltas contra la *Compañía Guipuzcoana*. En realidad, esta empresa le apartó en 1749 de su puesto como Teniente de Justicia de



tunaBraid
by itsaskorda

Cuerda especial para atuneros:
Eficacia con garantía y seguridad.



Poig. Kareaga 1, Pib.2
48.270 Markina (Bizkaia) SPAIN
Tel. +34 94 6100408 Fax. +34 94 6100410
E-Mail: itsaskorda@itsaskorda.es

itsaskorda



Publicación de la Compañía Guipuzcoana de Caracas

Panaguire, una población situada en el altiplano.

De inmediato la emprendió contra quienes le habían dejado sin trabajo. Agitó a los pequeños cultivadores contra el monopolio comercial que mantenía la compañía y pidió abiertamente el cierre de la misma. Encabezando una manifestación entró en Caracas, donde encontró en apoyo de este ayuntamiento. Para calmar a las masas tuvo que intervenir el gobernador español quien prometió tomar cartas en el asunto y arreglarlo.

Pasó el tiempo y la *Compañía Guipuzcoana* siguió operativa. Juan Francisco, lejos de desanimarse, volvió a encabezar una nueva manifestación, aún más multitudinaria que la primera. En un escrito fechado en 1750 pidió libertad para el cacao, la navegación y el comercio. Dos años más tarde fue hecho prisionero sin que sus peticiones fueran atendidas. Le deportaron a España donde se libró de la cárcel a cambio de enrolarse en una expedición a África.

La *Guipuzcoana* influyó también en otras áreas. Así, en 1765, se creó la *Real Sociedad Bascongada de Amigos del País* que veía a ser su vertiente cultural, y tres años más tarde, en un intento de dar una nueva orientación al negocio, presentó un proyecto para estimular la pesca vasca en las costas de Venezuela.




Fruto del cacaotero venezolano

Medio siglo de actividad

Se intentó dinamizar la actividad comercial y marítima de una zona muy rica, siguiendo los cánones tradicionales impuestos por los terratenientes, preocupados sobre todo por el número de esclavos que trabajaban en sus plantaciones y el comercio humano que ello entrañaba.

La *Compañía Guipuzcoana de Caracas*, además de las mercancías que llevaba de la pe-

nínsula, aportó parte de su idealismo en forma de la modernidad del espíritu emprendedor que les había empujado a sus propios componentes. También quedaban allí los libros europeos que los intelectuales venezolanos leían con auténtica fruición.

Fue el prólogo a la plena liberalización del comercio con América. Se disolvió el 10 de marzo de 1785. 



Velero de carga del siglo XVIII

El fogonero, un desconocido que se abre camino por su versatilidad

En Noruega, justo al norte del círculo polar ártico, se encuentra la corriente por marea más fuerte del planeta: los remolinos del estrecho de Saltstraumen. Dos veces al día, siguiendo la marea, 400 millones de metros cúbicos de agua pasan por un estrecho canal entre el fiordo y el inmenso mar abierto.

Estas condiciones dan lugar a un fenómeno natural que crea más potencia y presión que cualquier otra corriente por marea del mundo. De hecho, nadar en ella es una misión suicida para cualquiera.

Para cualquiera menos para el fogonero, claro.

El fogonero noruego es distinto de cualquier otro pez. Su velocidad, fortaleza y agilidad



El fogonero es fuerte y veloz

La Calidad
en Conserva

Los
Peperetes
de Jesús Lorenzo



JELOPA S.L.

Se calcula que, cada año, se capturan en aguas noruegas 300.000 toneladas de fogueero

hacen de él una de las poquísimas especies capaces de sobrevivir a esta peligrosa corriente, y en el estrecho de Saltstraumen los fogueeros se cuentan por miles. Su condición de poderoso nadador también permite al fogueero cubrir enormes distancias en busca de alimento y lugares adecuados para desovar.

Durante estas migraciones, se alimenta de arenques, espadachines y gambas, entre otras presas. Por su parte, el fogueero es un pescado muy sabroso para nosotros los humanos. Se calcula que, cada año, se capturan en aguas noruegas 300.000 toneladas de este pez.

El patrón «plata»

El fogueero brilla como la plata y sabe a gloria. Además de bastante versátil, este pez plateado de lomo oscuro es un alimento sencillamente excelente. El fogueero es el ingrediente por antonomasia de la cocina tradicional de las costas noruegas y su uso es particularmente frecuente en diferentes variedades de los denominados ball, una especie de albóndigas hechas principalmente de patata rallada, cebollas y este delicioso pescado.

Incluso los filetes de fogueero son todo un clásico de las cenas noruegas, y si te atreves a ampliar los límites de tu recetario para este pescado, tu paladar te lo agradecerá, y mucho. Su carne de color gris perla es más firme que la del bacalao, lo cual hace que sea tan apto para guisados como para frituras o barbacoas, y también puede utilizarse en estofados, sopas o platos al horno.

El fogueero madurado se sirve con patatas hervidas, pan ácimo, estofado de zanahoria y cerdo o beicon frito



Plato ganador del Bocuse d'Or



Noruega se toma en serio la organización del Bocuse d'Or

Métodos de preparación más frecuentes

Naturalmente, los platos tradicionales de fogonero se remontan a épocas en las que no existían los frigoríficos y eran necesarios otros métodos de conservación.


Dentro de estos, destaca un plato que, en principio, puede no resultar excesivamente apetitoso: nos referimos al Gammelsalta sei o fogonero madurado, que debe curarse durante como mínimo un año o, de ser posible, más tiempo. ¡Cuanto más añejo, mejor!

Para preparar el fogonero madurado, se retiran la espina y la cabeza y se coloca la parte restante del pescado entre capas de sal gorda en un barril de madera o cubo de plástico que, posteriormente, se deja en un entorno frío.

Durante este proceso de maduración se forma una salmuera que cubre todo el pescado

en el interior del barril. Dado que el fogonero no se desangra antes de someterlo a curación, su carne no se agría.

Pese a lo rudimentario de la metodología, el resultado es un bocado más que delicioso. El fogonero madurado se sirve con patatas hervidas, pan ácimo, estofado de zanahoria y cerdo o beicon frito.

Cuando se cocina a las pocas horas de capturarse, su frescura hace que incluso se enrolle en la sartén. El preparado más popular del fogonero fresco consiste en cocinarlo con su propio hígado y servirlo sobre pan ácimo. Así de simple. 

De organizador de concurso a sistema de innovación y inspiración

Los mejores cocineros terminan de ser leyendas entre sus compatriotas y colegas del sector. Pero antes de llegar a ser nombrado 'el mejor' hay pautas claves para trabajar, y en la práctica existen dos vías donde se pueden demostrar habilidades, como cocinero de concurso y como cocinero de restaurante de categoría. Normalmente, los cocineros de concurso terminan creando gastronomía en restaurantes de gran nivel, pero un cocinero que crea un restaurante partiendo de una visión particular normalmente no concursa. La edad óptima de un cocinero de concurso es entre 27 y 35 años, que es la edad de la creatividad tanto en concursos y en restaurantes.

Pocos llegan a ser leyendas a partir de concursos, porque los concursos de gran atracción no se organizan cada año – y para cualificarse hay que ganar contra colegas que con la misma intensidad se presentan a: El Bocuse d'Or, el más prestigioso a nivel mundial, porque los criterios son de méritos – no de representación, relaciones o de política. Este concurso organizado por cocineros, de cocineros, y ha sido así desde que lo creaba el chef Paul Bocuse en 1987.

Sin embargo, Noruega es un país de una cultura de gastronomía más escasa que España. Ahora son 14 chefs los que han participado en Bocuse d'Or, y 11 de ellos se ha llevado una medalla del concurso. Hoy día Noruega es el país con más medallas en Bocuse d'Or, con una más de Francia. Es un fuente de orgullo en un país como Noruega, y se toma en serio la participación que ahora está organizada a través de una Fundación llamado Årets kokk (Chef del Año Noruega).

Los efectos de inspiración en lo profesión nacional se nota, y la fundación se ha empeñado en crear una estructura de innovación que no solamente puede escoger el mejor candidato para

el mundial, sino también desarrollar el conocimiento de los demás candidatos. De hecho, antes de poder concursar el nacional tiene que cualificarse, así que solamente el hecho de ser candidato es un logro.

Y de allí viene el sistema de innovación e inspiración. Para ser candidato hay que presentar tres recetas originales, personales. Y luego, seis meses después, tienes que competir con otras dos recetas únicas. De cinco candidatos salen 25 recetas únicas, con la materia prima obligatoria. Este año fueron: moluscos y algas, fogonero ártico, salmón fresco, codorniz, alcachofa de Jerusalén y un plato vegetariano a base de raíces de Noruega.

Además del concurso Chef del año – cualificación para Bocuse d'Or-, se ponía en marcha el del chef joven del año. Contaba con cinco equipos y tres recetas personales que hacían sumar 15 recetas. En el proceso de preparación, que incluye varios cursos y apoyo de competencia, se establecían en total 50 recetas que representan una buena visión de la gastronomía noruega de alta nivel. No son innovaciones rompedoras, pero mucho genio conllevan – y sobre todo son de gran inspiración para los miles de cocineros y consumidores avanzados en su conquista de la gastronomía moderna en sus propias cocinas.

Por ello, conociendo el esfuerzo, angustia y sudor detrás de los 10 equipos de cuatro-cinco cocineros por equipo, y el resultado creado en el camino, no se puede hablar de un concurso. Porque se trata de una ecosistema de innovación culinario. Y con un perspectiva así se puede conquistar el futuro.

Arne Sørvig

Una investigación única que indaga en la vida de Elcano

J. S. Elcano, *Tras la huella* es una biografía actualizada que tiene su origen en el proyecto de investigación realizado por Julián Díaz Alonso para el comisariado de la gran exposición producida por Itsasmuseum de Bilbao y Aquarium Donostia-San Sebastián. Su trabajo es una pormenorizada investigación de la abundante documentación disponible con el objetivo de acercarnos un poco más a Juan Sebastián. ¿Era Juan Sebastián un hombre prudente o era arrojado? ¿Discreto o exuberante? ¿Era de fiar? ¿De ordeno y mando? ¿Era un conquistador? Saber qué lenguas hablaba, si fue decisión suya rodear la tierra, cuál fue la impronta en su persona, si es que la hubo, de tan increíble viaje y cuáles.

Tanto la exposición abierta, hasta junio del 2020, en el Itsasmuseum bilbaíno, como el libro permiten seguir su huella vital, antes, durante y después de la primera circunnavegación, que comenzó hace ahora 500 años con el objetivo de buscar una nueva ruta hacia las islas de las especias.

La exposición, que ha sido comisariada por Díaz, ofrece al visitante las fuentes originales que atesoran la información sobre la vida de Elcano, invitándole a sacar sus propias conclusiones, y muestra n diversos recursos expositivos que tratan de dar respuesta a la pregunta ¿qué sabemos de Juan Sebastián Elcano?

Así, se indaga en al vida como maestre y, profundiza en su participación en la expedición



Julián Díaz, autor del libro

dirigida por Fernando de Magallanes y, finalizada la circunnavegación, tras seguir sus pasos por Extremadura y Portugal como comisionado al servicio del emperador Carlos V. También aborda su participación en la segunda expedición a las islas del clavo. En esta expedición, que tuvo su base en Bermeo, mientras navegaban por el Océano Pacífico, Elcano falleció. El jovencísimo Andrés de Urdaneta, que estaba a su servicio, tomaría el relevo del ilustre navegante.

La muestra se compone de una completa y extensa colección documental, que consta de re-

producciones en castellano, portugués, italiano, latín e incluso en lengua malaya, documentos muchos de ellos nunca expuestos al público. Las transcripciones realizadas en castellano, euskera e inglés ofrecen al visitante una ocasión única para asomarse a la historia.

Las imágenes y objetos seleccionados nos permiten dar un salto de cinco siglos acercándonos a las gentes que aquellos navegantes encontraron en sus viajes por el mundo, como los indígenas brasileños y los gigantes patagones, entre otros. También se ofrecen algunas valiosas pinceladas sobre su vida cotidiana: la alimentación, las herramientas e instrumentos de navegación, las normas sobre sexualidad o el uso del euskera, que nos permiten intuir las conexiones con nuestra vida de hoy en día.

Siete de las doce naves que participaron en las dos expediciones a las islas de las especias son de Bizkaia, además del suministro de pertrechos, especialmente instrumentos de hierro. De los 18 marineros que llegaron a Sanlúcar en la nao Victoria, 4 eran vascos, el propio Juan Sebastián Elcano nacido en Getaria, y tres hombres de Bizkaia, Juan de Arratia de Bilbao, Juan de Zubileta de Barakaldo y Juan de Acurio de Bermeo. Este proyecto evidencia la existencia de valores comunes o universales como la intrepidez, la generosidad, la cooperación y la inteligencia entre personas que vivieron hace 5 siglos y la sociedad actual. 🌊

Una exposición que nadie puede perderse

El guión expositivo y el comisariado de la exposición corre a cargo del mismo Julián Díaz Alonso, profesional con dilatada experiencia en la producción y montaje de exposiciones para museos y centros de interpretación, quien, en los últimos años, se ha centrado en el estudio y documentación de las navegaciones a las islas de las especias. Con el fin de divulgarlas ha publicado una saga: "Sangre y Especias", que hasta el momento consta de dos novelas, y por encargo de Elcano Fundazioa está actualmente terminando un audiolibro biográfico sobre Juan Sebastián Elcano. La colaboración de archivos, instituciones y museos como el Archivo General de Indias (Sevilla), el Archivo Histórico de Euskadi, aporta las reproducio-

nes de los importantes documentos descubiertos en Laurgain, así como por parte del Arquivo Nacional da Torre do Tombo(Lisboa), la Bibliothèque Nationale de France, la Biblioteca Nacional de España, El Museo Vasco, el Museo Nazionale della Montagna de Torino o el Museo de la Armería de Araba, entre otros muchos. Con todo ello, se han conformado los contenidos de la exposición. Este es un proyecto ambicioso patrocinado por el área de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia y Seguros Bilbao, y que cuenta con la colaboración de otros agentes como IKEA Barakaldo; Baskegur, Siloe, Antiquus, Horizonte Elcano y la Taberna Librería. 🌊



La preservación de los recursos más valiosos.



Desde hace más de 20 años, las reservas de pescado salvaje de Noruega se gestionan siguiendo el asesoramiento científico más fiable disponible. De hecho, fuimos el primer país del mundo en establecer cuotas e implantar un sistema de trazabilidad. Aprovechamos nuestros recursos más valiosos de forma responsable en el presente, y también en el futuro.

El origen sí importa.

SEAFROM
FRONORWAY
NOD

txikitasunetik handi

Landa eta itsasertz garapena
Desarrollo rural y litoral



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

