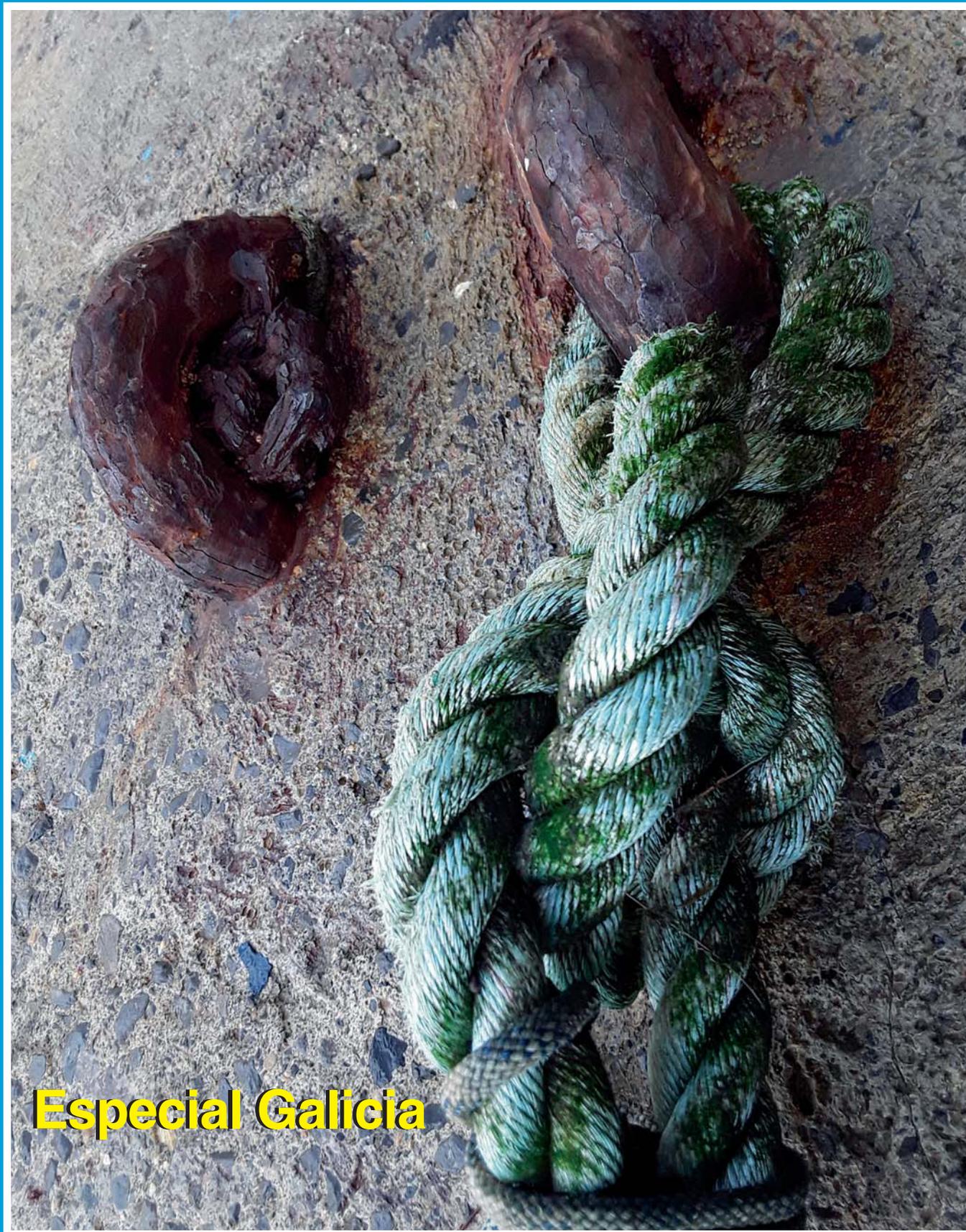


Europa Azul

Revista de la Mar

Enero-Febrero N.º 175 • 2020



Especial Galicia



Estar más cerca, llegar más lejos.

Nos acercamos a las empresas para buscar soluciones que mejoren su competitividad. Un puerto conectado con más de 900 puertos del mundo.

Contacte con nosotros:
comercial@bilbaoport.eus
Tel. 944871200

- Puerto multipropósito líder en el norte de Europa
- Más de 15 salidas semanales hacia el norte de Europa, con tiempos de tránsito muy competitivos
- Agilidad en las operaciones gracias a nuestra plataforma electrónica puertobilbao
- Conectividad ferroviaria con los principales centros de carga de la península, con más de 20 servicios semanales
- Puesto de Inspección Fronteriza – PIF 24 horas
- Medimos y aportamos la huella de carbono de las operaciones portuarias de nuestros clientes. Certificado EPD



Alberto Echaluze

No volver a cometer los mismos fallos del pasado

La existencia más de la mitad la cuota británica en manos extranjeras dificulta la búsqueda de un acuerdo entre la UE y el Reino Unido. En este sentido más del 60% del tonelaje desembarcado de las aguas británicas es capturado por barcos extranjeros. Por ello, fuera de la UE, como un «estado costero independiente», el Reino Unido controlará lo que se conoce como una zona económica exclusiva (ZEE), todo un vasto territorio. El gobierno británico quiere mantener conversaciones anuales con la UE sobre el acceso a esas aguas del Reino Unido y sobre las cuotas. Eso es lo que hacen otros estados costeros independientes como Noruega. Y las comunidades pesqueras en el Reino Unido, que fueron firmes partidarios de la campaña para irse, insisten en este cambio básico.

Pero debido a que las aguas del Reino Unido son tan importantes y abundantes, la UE está presionada por sus comunidades pesqueras para mantener el status quo.

La UE quiere que el Reino Unido otorgue el mismo nivel de acceso que existe ahora, con solo un cambio gradual previsto, para «evitar la dislocación económica para los pescadores de la UE que tradicionalmente han pescado en las aguas del Reino Unido»

En todo caso, al ratificarse el denominado acuerdo de retirada por ambas partes, la flota comunitaria y la británica continuarán teniendo acceso mutuo a sus aguas respectivas. Durante el periodo transitorio se negociarán las condiciones de acceso a aguas y mercados que deben estar en vigor para la fecha límite del 31 de diciembre de 2020 o, en su caso, la prórroga que se determine según lo establecido en el acuerdo.

Si la pesca representa solo una pequeña parte del PIB de la UE, la actividad es vital para muchas comunidades costeras, desde Bretaña hasta Dinamarca, pasando por el norte de Francia, Bélgica, los países -bajos. Irlanda también depende mucho de su vecino y España en menor medida. Hay cinco veces más barcos europeos en aguas británicas que barcos británicos en aguas europeas, con lo que se demuestra nuestra dependencia de los caladeros británicos. El 30% del valor de las capturas francesas se toman en aguas del Reino Unido, una cifra que puede aumentar al 50% para Bélgica.

Junto a ello, se debe lograr un acuerdo inseparable y equilibrado, para los dos bandos. De no existir consenso e igualdad va a ser difícil que se cumpla. Por ello, es importante que la pesca sea el primer acuerdo y dejar para luego el acuerdo global. De ahí podremos evitar el fraude que supuso nuestra integración en la UE, en donde la pesca fue el último acuerdo y al final se entró cediendo muchos aspectos que después ha sido imposible rectificar. Mírese el principio de estabilidad relativa que dejó a España con un número reducido de cuotas. La consecución de un acuerdo debe evitar la desorganización económica que los pescadores de la Unión que tradicionalmente pescan en aguas del Reino Unido». Las condiciones de acceso recíproco y las mismas cuotas deben mantenerse. No son posibles las cesiones de cuotas y que el Reino Unido sea un Estado costero independiente que campee a sus anchas.

Los acuerdos deben de tener la flexibilidad lógica y la posibilidad de introducirse las modificaciones más acordes, con la premisa que los británicos necesitan al mercado europeo para sus productos pesqueros: la UE es el des-

tino del 70% de sus exportaciones. La situación de la pesca con el Brexit muestra cómo solo una pequeña industria, que juega un pequeño papel económico pero tiene una influencia política descomunal que puede deshacer las ambiciones de Gran Bretaña de lograr un acuerdo más amplio que conserve su acceso a los mercados europeos. Por ello, no podemos olvidar que los caladeros británicos se encuentran entre los más ricos de la zona del Atlántico nororiental, donde se consigue la mayor parte de la captura de la UE. Y especialmente es muy importante que los puertos británicos puedan ser utilizados por la flota de altura para descargar, va a poder utilizar los puertos del Reino Unido para desembarcar, una vez que alratificarse el denominado acuerdo de retirada por ambas partes, sólo podrán seguir utilizando en las mismas condiciones que hasta ahora, al menos hasta el 31 de diciembre de 2020, es decir, durante el período transitorio establecido.

Obligación de Desembarque

Las últimas semanas han sido proclives de muchas noticias y una que ha sorprendido la evaluación que ha hecho la Agencia de Control de la Pesca (Efca), en el que se manifiestan notables incumplimientos en la Obligación del Desembarque. Este sistema surgió con muchas dudas de la efectividad que podía conseguir. Cualquier cosa que surge con dificultades y sin consensos al final no se cumple. La EFCA, en cooperación con los Grupos de Expertos de Control (CEG) concluye en su evaluación el escaso cumplimiento que padece la Obligación de Desembarque sobre el que la UE ha dedicado múltiples recursos humanos y materiales. 🌊

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: M BERA **CORRESPONSAL MADRID:** TERE MONTERO

CORRESPONSAL CATALUÑA: FRANCESC CALLAU **CORRESPONSAL ANDALUCÍA:** 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: jruiizdevelasco@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

Emilio Martínez Cadilla, presidente de Anecteam y portavoz del FIP Blues 6 a 10

Europa

El Parlamento británico promulga la Fisheries Bill.
Cepesca consensuará con la Secretaria de Pesca el "Brexit". 12 a 14

Galicia

Orpagu recibe en Fitur el premio Azul del Grupo Excelencias .
Cuatro toneladas de captura de sardina para el xeito.
Proyecto VIRADA, una importante iniciativa para la conservación de los cetáceos. Siete de las Once OPPs de Galicia se beneficiaron de más de 1,3 millones.
Presentado proyecto de "Implementación de un sistema electrónico de documentación ("Sicaptor)". 18 a 27.

Euskadi

Desplazamiento de especies por el calentamiento oceánico.
Las flotas del Norte se reparten un total de 10.644.860 kilos de caballa en base a derechos históricos.
Acuerdo de la anchoa con Francia.
Requisitos del Ministerio de Fomento para la pesca artesanal de bonito. 28 a 32

Andalucía

Escasez de cuotas, burocracia, y retos en la comercialización, principales preocupaciones. 34 a 37

Opinión

La flota europea sigue manteniendo altos rendimientos económicos. 38 y 39

Comercialización

Las exportaciones de productos del mar de Noruega superaron los 10.000 millones de euros en 2019.
El sabor a mar del pescado no tiene precio. La actualización de los datos científicos reporta mayor seguridad alimentaria. 40 a 47

Catalunya

Proyectan la mejora de la calidad de los datos pesqueros que generan las subastas de las lonjas en Catalunya.
La Generalitat ejecutará obras de emergencia en seis puertos catalanes.

6-10

Entrevista

Anecteam y FIP Blues trabajan en defender las especies altamente migratorias

El presidente de Anecteam y portavoz del FIP Blues, Emilio Martínez Cadilla, habla de esta organización nacional que está compuesta exclusivamente por empresas transformadoras y comercializadoras de especies altamente migratorias. En su momento, iniciaron una reflexión con varias organizaciones de productores pesqueros porque entendieron la necesidad de dar un paso adelante en la conservación de los recursos y adoptar una estrategia que permitiera visibilizar los esfuerzos que ya estaba haciendo la flota -y que la industria ya estaba asumiendo-, pero que no éramos capaces de hacer llegar a la opinión pública. Decidieron poner en marcha un FIP (Proyecto de Mejora Pesquera) tratando de dotar de unidad a este conjunto de empresas comercializadoras y la fórmula más adecuada fue la de crear una asociación nacional.



12-17

Europa

Reino Unido, estado pesquero independiente, siembra preocupación en toda la UE

La nueva Ley de Pesca, o Fisheries Bill establece los poderes para que opere como un estado costero independiente y gestione sus poblaciones pesqueras fuera de la PPC a partir de 2021- por primera vez desde 1973.. El proyecto de ley confirma el fin de los derechos automáticos actuales de los buques de la UE para pescar en aguas británicas y establece que el futuro acceso a aguas británicas por parte de buques extranjeros tendrá que ser objeto de negociación. "Decidiremos sobre las reglas que deben seguir los buques extranjeros", explicaba el Gobierno británico. La norma introduce las competencias para implementar nuevos acuerdos negociados con la UE "y otros estados costeros", establecer cuotas, oportunidades de pesca y días en el mar, así como "garantizar que las poblaciones de peces y el medio marino están mejor protegidos".

Las instalaciones de Balfegó resisten a un virulento temporal 48 a 52

Innovación

El proyecto Mendes 2 posibilita a reducir la captura no deseada. 54 y 55

Empresas

Los barcos utilizarán velas rígidas. 56

Puertos

La Inteligencia Artificial ayuda a mejorar la seguridad, la eficiencia energética y la optimización de la logística.
Sube la pesca fresca en Vigo.
Balance de actividad del puerto de Huelva. 57 a 63

Astilleros

Armón entrega el segundo barco de siete para Nueva Pescanova.
Catamarán avanzado para Naviera Armas. 64 a 66

Eólica marina

La costa vasca albergará una zona de ensayo para aerogeneradores flotantes marinos. 67 a 69

Reportaje

"¡Las mujeres y los niños, primero!", una frase con historia . 70 a 74

30-32

Euskadi

Las campañas pesqueras de especies pelágicas se ponen en marcha

Las flotas del Norte se han repartido un total de 10.644.860 kilos de caballa en base a derechos históricos. Así, la flota de Bizkaia tendrá 3.163.013, 70 kilos después le sigue Cantabria que dispondrá de 2.740.519 kilos, Asturias, 1.571.926, Gipuzkoa, 1.314.320 kilos, y después les seguirán A Coruña, con 734.388 kilos y Pontevedra, con 507.653 kilos. La flota de bajura vasca y de Cantabria, en especial los de artes menores hicieron frente común para defender sus cuotas de verdel frente a las demandas de Galicia y Asturias.



57-63

Puertos

La Inteligencia Artificial, cada día más empleada en la logística y transporte marítimo



Como uno de los factores disruptivos que tomarán mayor relevancia en esta cuarta revolución industrial, la Inteligencia Artificial (IA) en la logística y el transporte marítimo viene desarrollándose desde hace poco más de media década. Pero ¿qué es la IA? Se trata de una mezcla de sistemas sofisticados, big data y machine learning que toman datos y los analizan de modo inteligente. No solo ejecutan una orden prevista, como el software clásico, sino que -esta es la clave- los sistemas son capaces de aprender y de usar enormes cantidades de datos para saber dónde se falló anteriormente y actuar en consecuencia.

Publicidad

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO	2
TVMAC	11
BUREAU VERITAS	15
VICINAY	17
FURUNO	19
ASTILLEROS BALENCIAGA	23
ITSASKORDA	29
MAYEKAWA	31
PROTECNAVI	33
OLIVEIRA	53
INDUSTRIAS FERRI	63
PESCADOS LLORENTE	73
Gº Vº DESARROLLO RURAL Y LITORAL	75
Gº Vº MEDIO AMBIENTE	76



*Las cuerdas de amarres de los puertos son un elemento imprescindible que nunca desaparece de nuestras dársenas.
Fotografía: José María Fernández*



Emilio Martínez Cadilla,

presidente de Anecteam y portavoz del FIP Blues

"Queremos que la opinión pública conozca los esfuerzos de nuestra flota e industria en materia de sostenibilidad"

Preside una de las asociaciones más potentes del sector, Anecteam, y es la voz del FIP Blues, el primer proyecto de mejora pesquera que incluye una especie de tiburón y que ha nacido de la unión de empresas transformadoras y comercializadoras y organizaciones de productores: "Podemos decir sin duda que se trata de la mayor alianza mundial dentro del sector por volumen económico, de capturas y mercado", señala.

Trasladar a la opinión pública los esfuerzos que vienen realizando desde hace años en temas de sostenibilidad es uno de los objetivos del FIP, cuya hoja de ruta pasa por el desarrollo de una estrategia de capturas y gestión: "Lo que pretendemos es tener una participación más directa en el ámbito de las ORP's que afectan a nuestras pesquerías", explica Martínez Cadilla, quien también destaca que este 2020 es crucial para el proyecto. Un año en el que pondrán en marcha varias de las medidas establecidas en su hoja de ruta y en el que esperan el respaldo decidido de las administraciones.

Entrevista

*Texto y fotos:
Vigo/M. Berea*

¿Por qué se creó Anecteam y por qué en este momento?

Anecteam es una organización nacional que está compuesta exclusivamente por empresas transformadoras y comercializadoras de especies altamente migratorias. En su momento, iniciamos una reflexión con varias organizaciones de productores pesqueros porque entendimos la necesidad de dar un paso adelante en la conservación de los recursos y adoptar una estrategia que permitiera visibilizar los esfuerzos que ya estaba haciendo la flota -y que la industria ya estaba asumiendo-, pero que no éramos capaces de hacer llegar a la opinión pública. Decidimos que uno de los mecanismos importantes en este momento para ayudarnos en ese tema, después de haber hecho una preevaluación MSC por parte de la flota, era poner en marcha un FIP (Proyecto de Mejora Pesquera). Para desarrollarlo, era necesario dotar de unidad a este conjunto de empresas comercializadoras y la fórmula que nos pareció más adecuada fue la de crear una asociación nacional.

Así que podríamos decir que Anecteam nace "ad hoc" para el FIP Blues, pero también, al mismo tiempo a consecuencia de esa reflexión inicial de empezar a pensar no sólo en aspectos económicos, sino también en la sostenibilidad, que es un tema que nos afecta y mucho. Somos plenamente conscientes de que el consumidor va demandando cada vez más un tipo de productos con menor impacto medioambiental.

¿Es la mayor alianza de estas características que existe actualmente en Europa?

Yo creo que el FIP Blues representa la mayor alianza de este tipo a nivel mundial, teniendo en cuenta el volumen de facturación, el volumen de mercado, el de negocio, y la importancia no sólo económica sino también social que representan estas empresas integradas dentro de Anecteam. A estos datos habría que sumar el

"Hay que reconocer que tradicionalmente el pesquero es un sector de una naturaleza individualista"

volumen a nivel de flota, de buques, de capturas.... Cogiendo de referencia cualquier parámetro medible a nivel pesquero, me atrevería a catalogar este FIP como el más importante del mundo.

¿Y cuánto se tardó en conjugar los intereses de empresas y flotas para poner en marcha este Proyecto de Mejora Pesquera?

Hay que reconocer que tradicionalmente el pesquero es un sector de una naturaleza individualista por lo que conjugar los intereses de diferentes organizaciones con los de una serie de empresas que en el fondo se podría decir que somos competencia en el mercado, no fue fácil. Desde el punto de vista de Anecteam, que es lo que más conozco, la decisión fue prácticamente unánime. Es decir, nosotros deci-

dimos unir esfuerzos y criterios porque entendimos que era la única manera de acometer los retos de futuro, prescindiendo de la competencia que pudiéramos tener a nivel comercial. A la hora de abordar el tema de la sostenibilidad, esto pasó a un segundo plano y entendimos perfectamente que debíamos trabajar en la misma línea.

¿Y cómo fue la negociación con las organizaciones de productores?

La verdad es que no fue difícil, quizás también porque conocíamos de una manera muy exhaustiva el trabajo que venían realizando en los últimos años de cara a trasladar no sólo a la opinión pública sino en todos los foros internacionales (organizaciones regionales de ordenación pesquera, consejos consultivos...) lo que estaban haciendo las organizaciones de productores.

Por poner un ejemplo, es la única flota que adoptó de manera unilateral la auto-prohibición de la captura de determinadas especies sensibles de tiburones y está a la vanguardia a nivel internacional a la hora de mitigar las capturas de especies accesorias. Además, su participación en todas las OROP's ha ido siempre encaminada a trasladar a las otras partes contra-



Emilio Martínez, Joaquín Cadilla y Juan Martín Fraguero en ICCAT

"A veces no sabes si es el sector quien debería tirar de la Administración o al revés"

tantes que son una flota sostenible y que la única manera posible de gestionar las pesquerías es hacerlo de este modo.

¿Cómo recibieron las administraciones la constitución del FIP Blues, echaron en falta más apoyo?

Es una pregunta difícil de contestar porque a veces no sabes si es el sector quien debería tirar de la Administración o al revés. En ocasiones, desde el sector vamos por delante, y eso es una realidad incontestable. Desde el primer momento lo que consideramos es que antes de trasladar este tema a las diferentes administraciones debíamos saber exactamente qué queríamos hacer, qué estrategia debíamos de seguir y ponernos de acuerdo en a dónde queríamos llegar y, en definitiva, qué queríamos conseguir. A consecuencia de ello, surgieron los debates de los que hablábamos al principio y que duraron algo más de un año. A partir de la creación del FIP, nos pusimos en contacto con todas las Administraciones competentes: desde la Autoridad Portuaria de Vigo hasta la Consellería do Mar, pasando por la Secretaría General de Pesca. Y la respuesta fue buena, todos demostraron mucho interés en participar en este proyecto. En este momento no nos quejamos del apoyo administrativo porque en su momento no lo solicitamos ya que entendíamos que había que priorizar el debate interno. Es ahora cuando estamos en el momento en el que tienen que involucrarse de un modo claro las administraciones.

¿A nivel comunitario cómo fue el recibimiento a este FIP?

En su momento le trasladamos el proyecto a la Agencia Europea de la Pesca, pero



Emilio Martínez

insisto en que hasta ahora hemos querido avanzar poco a poco y tener las ideas muy claras antes de pedir a las distintas administraciones la necesidad de que apoyen este FIP de forma más contundente. No obstante, en la última reunión de ICCAT ya estuvimos presentes como Anecteam, con el ánimo de trasladar, no sólo a las partes contratantes sino a todas las ONG's presentes, que aquí estamos, y que este proyecto y lo que conlleva no es algo transitorio. Y el 'feedback' que hemos recibido por parte de la Unión Europea ha sido bueno.

¿Y qué va a pasar este año?

Para nosotros 2020 es un año determinante, donde tenemos que poner en marcha una serie de medidas y en este momento es cuando veremos hasta qué punto pueden involucrarse las administraciones.

¿Cuál es la hoja de ruta del FIP?

La hoja de ruta la ha marcado su Plan de Acción en el que definimos una serie de objetivos: el desarrollo de una estrategia de capturas y gestión, que viene a ser intentar una participación más directa por parte de los miembros del FIP en el ámbito de las ORP's que afectan a nuestras pesquerías. La idea fundamental es procurar aportar todos los datos que el incremento de embarques de observadores en esta flota nos va a facilitar, ponerlos a disposición, no sólo de los organismos regionales de pesca, sino también de toda la co-

munidad científica para que estos datos sean utilizados lealmente y eficazmente en la toma de decisiones de los comités científicos de las ORP's.

Pretendemos que con todos estos medios se conozca más la biología de la especie y los impactos que sobre ella puede tener la actividad pesquera. Por eso siempre decimos que la única posibilidad de éxito en la gestión de la pesquería tiene que ser global, de nada vale que desarrollemos medidas para mantener la conservación de esos recursos pesqueros si otras flotas paralelamente que capturan las mismas especies no están desarrollando ninguna actividad al respecto. Hay que hacer gestión global.

Otro de los aspectos que contempla nuestro Plan de acción es la implementación de unas buenas prácticas de gestión en todo lo que tiene que ver con las capturas accidentales como tortugas o especies sen-

¿Por qué se ataca a esta flota que aceptó y adoptó la política de eliminar el finning (la política de aletas adheridas)?

sibles de tiburón. Y, sobre todo, lo que es muy importante para nosotros es hacer llegar a la opinión pública todo lo que estamos haciendo en relación a la sostenibilidad, algo que hasta ahora no hemos sido capaces de hacer.

Con estas iniciativas no sólo buscamos la diferenciación de nuestra flota, sino también la diferenciación en nuestra industria de transformación y comercialización. Así que entendemos que en la toma de decisiones de las grandes distribuidoras, el pescado capturado y transformado por esta flota y por estas empresas tiene que tener un plus. Y entendemos que va a ser complicado mientras el consumidor no esté dispuesto a pagar un poco más por ese plus, pero creemos que tenemos que empezar a diferenciarnos.

¿En este sentido qué le diría a la opinión pública?

Queremos desmentir sobre todo la catalogación que sobre esta flota y esta industria se viene haciendo por parte de algunas ONG's, pensamos que intencionalmente, que sólo han puesto su punto de mira en nuestra flota e industria. Es curioso porque aun no siendo los únicos que pescamos y comercializamos, sí somos los únicos que hacemos políticas reales de gestión medioambiental y por ello, ante esta paradoja, consideramos como injustos los ataques a los que nos vemos sometidos, Cualquier ataque a la flota es un ataque a la industria y viceversa

Da la impresión de que hay una mano que dirige a ciertas organizaciones para perseguir a la flota comunitaria

No sé si hay una mano negra, pero todo parece ir en esa línea. ¿Por qué se ataca a esta flota que aceptó y adoptó la política de eliminar el finning (la política de aletas adheridas)? Esto nos ha supuesto un sobreprecio a las empresas que la Consejería de Mar ha calculado en más de 30 millones de euros. Así que no entendemos por qué otras flotas que no han adoptado este tipo de medidas no son el objetivo de ciertas organizaciones medioambientalistas. Nuestra flota ha sufrido asaltos en altamar y se nos ha acusado de ser poco menos que unos piratas, y mientras, a nuestro lado hay barcos que no afloran sus capturas, no adoptan medidas de gestión, no han embarcado en su vida a un observador y nadie dice nada. No hay que ol-

“La única forma de éxito es con una gestión pesquera global”

vidar que nosotros tenemos una trayectoria de más de cuarenta años de colaboración con el Instituto Español de Oceanografía, con los que hemos desarrollado acciones de pesca experimental, programas de marcado y liberación... Infinidad de acciones que han servido a la comunidad científica para conocer el comportamiento de la especie.

Y nos hemos dado cuenta de que a veces, a pesar de ser los más transparentes, los más adelantados de la clase, parece que toda esa colaboración que prestamos se nos viene en contra.

¿Y no echan de menos el apoyo de la comunidad científica cuando sufren el acoso de ciertas ONG's?

El sector sabe diferenciar perfectamente entre las organizaciones medioambientalistas que entienden que es necesario seguir manteniendo la actividad pesquera porque es necesario seguir aportando a la humanidad proteína de pescado. Con estas ONG's estamos dispuestos a seguir colaborando al 100% en el establecimiento de medidas que permitan al mismo tiempo una explotación de los recursos y una conservación de los mismos. Lo que no estamos dispuestos a tolerar es a ese tipo de organizaciones que falsean datos y que están manipulando la información constantemente y que sólo se dirigen a nuestra flota, y también a nuestra industria con el ánimo de "acoso y derribo".

Recientemente se celebró la reunión de ICCAT, cuyos resultados han dejado un sabor agrídulce al sector. ¿Cuál es la valoración de Anecteam y a qué cree que obedecen ciertas decisiones de la organización?

Pues no lo sé, a mí me descoloca el funcionamiento de ICCAT porque al final ve-

mos como se utilizan a determinados países en vías de desarrollo como punta de lanza para plantear recomendaciones, cuando realmente esas recomendaciones pueden solapar intereses ocultos por parte de algunos estados plenamente desarrollados. Me refiero por ejemplo a esas propuestas para impedir la pesca del marrajo. Sorprende que Estados Unidos apoye un TAC muy limitado para el resto de la flota y que se reserve un porcentaje para su pesca deportiva, me parece irreverente. Comprendo que la gestión de una organización multilateral como es ICCAT puede ser muy compleja, pero lo que es cierto es que nosotros como flota y como industria somos, a veces, el eslabón más débil de la cadena. Somos como el último mohicano, ya que nuestras empresas suelen ser de carácter familiar, pequeñas y medianas de tamaño, y tenemos que luchar contra corporaciones multinacionales. Así que es cierto que a veces vemos que existe un doble rasero.

¿Y la reunión de este año?

Pues como decías, hemos acabado con una sensación agrídulce. Sí es cierto que se ha pospuesto hasta 2020 el 'status quo' que teníamos este año con respecto a la captura del marrajo. Nosotros creemos que esta especie no está en la situación desesperada que indican algunos informes científicos y por ello hemos solicitado que se tenga en cuenta toda la información que tiene el Instituto Español de Oceanografía gracias al embarque de sus observadores. Queremos que se haga una valoración científica real.

Pero como aspecto negativo tengo que decir que si el objetivo de ICCAT es la preservación de la especie y uno de los elementos que más preocupan, tanto a las ONG's como al propio sector, es toda la práctica del 'finning', el mejor elemento para evitarla es el establecimiento de una política de aletas adheridas como tiene la Unión Europea. Eso se ha trasladado a ICCAT y está siendo permanentemente boicoteado por grandes potencias asiáticas como pueden ser Japón o China. Por otra parte, sí es cierto que se ha aprobado uno de los elementos fundamentales por los que ha nacido este FIP que es el establecimiento de un TAC para una especie tan importante para nosotros como es la tinctorera. Esto implica una regulación selectiva y es uno de los argumentos fundamentales para la propia conservación, así

No queremos encarecer los precios. Sólo busca actuar con las mismas reglas que los competidores

que es algo que valoramos de forma muy positiva.

Todas estas acciones que estáis poniendo en marcha suponen un coste añadido para las empresas, ¿estáis valorando la posibilidad de hacer una marca para que el consumidor reconozca estos productos?

Quando me refería a ese matiz precio/sostenibilidad, me refería a que en estos momentos el precio del producto capturado por una flota sostenible comparado con el producto capturado, ya no digo por una flota no sostenible sino por barcos que no hagan el mismo esfuerzo que nosotros, es prácticamente el mismo. Nosotros entendemos que si las grandes industrias de distribución demuestran como dicen sus políticas que es importante acopiarse de productos sostenibles, entendemos que deben apostar en sus lineales por productos de esta flota, en detrimento de otros productos que seguramente les son más barato, pero cuyas empresas no se implican tanto en la preservación del medio.

¿No habrá entonces una marca de calidad propia?

Bueno, hemos diseñado un logo del FIP y animamos a todas nuestras empresas a que lo utilicen y las que lo han hecho han conseguido abrir las puertas a nuevos mercados, muy exigentes y comprometidos con la sostenibilidad. Nuestro objetivo no es encarecer el precio, sino seguir pescando y comercializando nuestros productos "con las mismas reglas del juego" que nuestros competidores. Por ahora no es así, yo no estoy viendo unas reglas de juego limpias.



Hablando de mercados, el consumo de pescado en España ha bajado en los últimos años de forma alarmante. ¿Qué se puede hacer para revertir esta situación?

Creo que la Administración española ha cometido un gran error: eliminar una de las marcas fundamentales que teníamos como sector y que era la del FROM. No entiendo por qué a nadie se le ocurre ahora la brillante idea de restaurar esta institución o crear un organismo que haga todo lo que el FROM hizo en su momento. Se han cargado por decisión política una marca importantísima que ha servido para que muchos españoles conocieran por ejemplo, los "pezqueñines" y se incrementara el consumo de pescado en zonas no costeras gracias a campañas muy potentes y efectivas.

¿Y qué pasa con el tema del pescado y el mercurio?

Me sorprende el mensaje que se está lanzando intencionadamente hacia la opinión pública en los últimos tiempos sobre el pescado y los niveles de mercurio porque no he visto que se haya tenido en cuenta la voz del sector. La Administración debería fomentar el consumo de pescado porque en el binomio perjuicios/beneficios, siempre van a ganar los beneficios y es algo que dicen los profesionales de la dieta. Hay que actuar con lógica y a nadie se le escapa que las poblaciones más longevas del mundo sean la japonesa y la ga-

llega y el patrón común es el consumo del pescado.

¿Acaba de formarse el nuevo Gobierno y aunque la pesca, a diferencia de otras áreas, no tiene una Secretaría de Estado, qué le piden al ministro Planas?

En primer lugar, le pediría que tenga la sensibilidad de conocer el material humano y económico que se maneja en este sector. Hay muchísimas comunidades altamente dependientes de la pesca y a veces algunos comentarios y decisiones tienen un impacto muy negativo sobre éstas. Debemos ser muy cuidadosos al respecto. En segundo lugar, creo que es muy importante que se desarrollen políticas destinadas a proteger tanto a la flota como a la industria pesquera española, porque trabajamos e invertimos para garantizar la seguridad alimentaria de los productos que comercializamos, y eso es algo en lo que somos pioneros. Por lo tanto, le pedimos que hagan un esfuerzo para promocionar el pescado, no sólo a nivel de consumo interno, sino como marca, y ahí es donde jugaba un papel fundamental el FROM. Y por último, que defiendan a esta flota y a este sector en el ámbito no sólo nacional sino también comunitario. Con estas tres cosas, creo que mejoraría bastante nuestro porvenir. Y sería importante para no dejar la soberanía alimentaria en manos de países asiáticos cuando contamos con una flota y una industria tan arraigadas. 🌊

En atuneros congeladores productos TVMAC



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

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



La Fisheries Bill será la espada de Damocles de la pesca comunitaria en el Reino Unido

El Reino Unido ha presentado al Parlamento la Fisheries Bill para recuperar el control de la pesca en sus aguas. Con la norma finalizan, los derechos automáticos de los buques de la Unión Europea para pescar en Gran Bretaña. El gobierno de Boris Johnson había anunciado que presentaría un proyecto de ley al Parlamento, para recuperar el control la pesca en aguas del Reino Unido. Esta legislación supondrá en la práctica poner fin a los derechos automáticos actuales de los buques de la Unión Europea para pescar en aguas de Reino Unido, dijo el Ministerio británico de Medio Ambiente, Alimentación y Asuntos Rurales en un comunicado.

La nueva Ley de Pesca, o Fisheries Bill establece los poderes para que opere como un estado costero independiente y gestione sus poblaciones pesqueras fuera de la PPC a partir de 2021 -por primera vez desde 1973-. El proyecto de ley confirma el fin de los derechos automáticos actuales de los buques de la UE para pescar en aguas británicas y establece que el futuro acceso a aguas británicas por parte de buques extranjeros tendrá que ser objeto de negociación. “Decidiremos sobre las reglas que deben seguir los buques extranjeros”, explicaba el Gobierno británico. La norma introduce las competencias para implementar nuevos acuerdos negociados con la UE “y otros estados costeros”, establecer cuotas, oportunidades de pesca y días en el mar, así como “garantizar que las poblaciones de peces y el medio marino están mejor protegidos”. El debate se produce a pocos días del 31 de enero, cuando se activa inicialmente el periodo de transición.

Para muchas personas en las comunidades costeras británicas, recuperar el control y abandonar la Política Pesquera Común es el corazón del “Brexit”



El Brexit va a tener importantes repercusiones en los puertos y en la pesca

Se introducen también cambios en la normas de financiación al sector británico, que con la salida de Europa tampoco podrá acceder al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca de la UE.

El control de las aguas

La secretaria de Medio Ambiente, Theresa Villiers, consideraba que este nuevo proyecto de ley de pesca posibilitaría al Reino Unido “retomar el control de nuestras aguas” y “crear una industria pesquera sostenible y rentable para sus comunidades costeras, al tiempo que garantizaría la salud a largo plazo de la pesca británica”. Villiers creyó que dejar atrás la “fallida” Política Co-

mún de Pesca de la UE “era uno de los beneficios más importantes del ‘brexit’”. “Podemos crear un sistema más justo que permita que prosperen los hábitats marinos, con nuevas competencias para apoyar a nuestro sector pesquero”.

George Eustice, ministro de Pesca, consideró que la Ley sentaba las bases para “implementar nuestra propia política de pesca independiente, mejorar nuestros hábitats marinos y tomar decisiones basadas en la salud de nuestros stocks de peces, no en intereses creados”. “Para muchas personas en las comunidades costeras, recuperar el control y abandonar la Política Pesquera Común es el corazón de ‘brexit’, afirma.

El Reino Unido se ha desvinculado de la UE, si bien se abre un periodo transitorio hasta, en principio, el 31-12-20 para negociar un Acuerdo, que entraría en vigor el 1-1-2021

En sus declaraciones el Ministro de Pesca hablaba que “para muchas personas en las comunidades costeras, recuperar el control y abandonar la Política Pesquera Común es el corazón de ‘brexit’. George Eustice, ministro de Pesca.

Como no podía ser de otra forma, el sector británico respalda la norma. Barrie Deas, director ejecutivo de la Federación Nacional de Organizaciones de Pescadores (NFFO) celebraba que la flota británica dejase la PPC y aplaudió que la norma tuviese en cuenta los impactos del cambio climático en sus pesquerías, los objetivos de sostenibilidad introducidos o el hecho de que se incluyeran “poderes para garantizar que las decisiones de gestión pesquera se tomen estratégicamente, en beneficio de todo el medio marino”. El sector también valoraba la adaptación de la normativa a la realidad de las pesquerías mixtas. “Para estas poblaciones, la negociación con otros estados costeros es crucial ya que las capturas sostenibles no se pueden lograr a través de la acción del Reino Unido solo”, indica.

Según el Proyecto de Ley de Pesca, Gran Bretaña abandonará la Política Pesquera Común de la Unión Europea al final del período de transición del Brexit en 11 meses, el 31 de diciembre de 2020, con lo que tendrá de nuevo el poder de operar como un estado costero independiente. El Departamento de Medio Ambiente señaló que esta ley permitirá a Gran Bretaña operar sus fondos pesqueros de manera sostenible fuera de la UE.

«Este nuevo proyecto de ley de pesca retoma el control de nuestras aguas, lo que permite al Reino Unido crear una industria pesquera sostenible y rentable para nuestras comunidades costeras, al tiempo que garantiza



El Reino Unido materializa su adiós de la UE

la salud a largo plazo de la pesca británica», dijo la secretaria de Medio Ambiente, Theresa Villiers. “Dejar la fallida Política Pesquera Común de la UE es uno de los beneficios más importantes del Brexit. Significa que podemos crear un sistema más justo que permitirá que prosperen los hábitats marinos, con nuevos poderes para apoyar a nuestro sector pesquero «.

Hasta el 31 de diciembre del 2020

El Gobierno español señala en su información relativa al Brexit que los pesqueros españoles «podrán seguir pescando como hasta ahora en aguas de Reino Unido hasta, al menos, el 31 de diciembre de 2020» y anticipa que «se negociará un acuerdo pesquero con el objetivo de poder seguir pescando en aguas de Reino Unido» a partir de ese momento.

Recuperar el control de las aguas pesqueras de Gran Bretaña, un emblema para los partidarios del Brexit, será por tanto uno de las bazas en la negociación con la UE y los expertos auguran que pueda tener implicaciones en el sector financiero. El primer ministro irlandés, Leo Varadkar, sugirió el lunes que si el Reino Unido quiere acceder a los mercados de la UE para sus servicios financieros, podría tener que permitir que los pescadores de la UE rastreen las aguas bri-

tánicas. «Es posible que tenga que hacer concesiones en áreas como la pesca para nosotros, a fin de obtener concesiones de nuestra parte en áreas como los servicios financieros», señaló al a BBC.

La industria pesquera del Reino Unido ha estado en declive durante décadas y es relativamente pequeña, con una captura valorada en algo menos de mil millones de libras (menos de 1.200 millones de euros) al año. Al mismo tiempo, los partidarios del Brexit han usado la pesca como argumento a favor de la salida de la UE, y algunas de las zonas que votaron Brexit con más fuerza fueron las ciudades costeras que alguna vez fueron potencias pesquera

Escocia

El Gobierno británico ha respondido de manera indirecta a las acusaciones de la flota escocesa, que ayer calificó de “traición” el hecho de que el Reino Unido no vaya a lograr controlar el acceso a los recursos en el periodo de transición.

Tras la presentación de la nueva “Fisheries Bill” en el Parlamento británico, el Gobierno ha recordado al sector que la norma “cumple la promesa del Gobierno de lograr los beneficios del ‘brexit’ para la industria pesquera escocesa”. Así, además de los poderes para que el Reino Unido establezca cuotas, oportunidades de pesca y días en el

mar, el Proyecto de Ley de Pesca incluye nuevas competencias para que el Gobierno escocés "garantice que las poblaciones de peces y el medio ambiente marino estén mejor protegidos", indica.

El Gobierno británico considera que esto es "fundamental", teniendo en cuenta que con el 52% del pescado desembarcado en el Reino Unido, concretamente en los puertos escoceses de Peterhead, Lerwick y Fraserburgh, es escocés. La industria pesquera escocesa es clave en los planes del Reino Unido en materia pesquera. Al respecto, recuerda que podrá controlar el acceso a las aguas a partir del 1 de enero de 2021.

Irlanda

Finalmente, la Organización de Pescadores de Killybegs (KFO) ha expresado su descontento por el proyecto de ley de pesca del Reino Unido, la 'Fisheries bill'. "El documento, que propone negar el acceso automático de los pescadores irlandeses a las aguas del Reino Unido, tendría ramificaciones catastróficas para la industria pesquera irlandesa", señalan los pescadores irlandeses. La organización cree que se trata en realidad de una estrategia de "caballo de Troya" ante las negociaciones con la Unión Europea, según el CEO Seán O'Donoghue.

"La KFO sigue siendo optimista de que el vínculo entre el comercio y la pesca, tal como



Pescadores escoceses faenando en el Mar del Norte

se establece en la Declaración Política de la UE, no solo se respaldará sino que se fortalecerá", expresa la organización en un comunicado. Cabe tener en cuenta que el año pasado, la industria pesquera facturaba 1250 millones de euros, empleando a más de 14 300 personas. "Un Brexit sin acuerdo sería la sentencia de muerte para muchas comunidades pesqueras costeras, con pérdidas de trabajo proyectadas de entre 30 % y 40 % en la industria irlandesa", declara O'Donoghue. Casi un tercio de las capturas irlandesas se realizan en aguas del Reino Unido y hasta el 60 % de la caballa y el 40

% de las cigalas "literalmente estarán fuera de nuestro alcance".

La Confederación Española de Pesca Cepesca estimaba que, si no hay acuerdo, la flota que faena en aguas británicas podría perder acceso a 9.000 toneladas de merluza, rape y gallo, lo que pondría en riesgo hasta 8.500 empleos. Cepesca destaca que el Brexit puede afectar a «unos 113 buques y a 1.700 tripulantes», aunque eleva los puestos de trabajo en riesgo hasta los 8.500, teniendo en cuenta los empleos que la pesca genera en tierra. 🌊

Los próximos pasos

El Reino Unido se ha desvinculado de la UE, si bien se abre un periodo transitorio hasta, en principio, el 31-12-20 para negociar un Acuerdo, que entraría en vigor el 1-1-2021.

También cabe la posibilidad de que no se llegue a ningún acuerdo (Brexit duro el 1-1-2021, con consecuencias impredecibles e incluso que se acuerde algún tipo de nueva moratoria.

Mientras tanto durante 2020 la manera de trabajar va a seguir siendo la misma para los barcos que faenan en aguas UK.

Durante lo que resta de 2020 se va a negociar el nuevo Acuerdo, para lo cual el Sector pesquero ha pedido a la Administración estar informado de lo que se vaya dando y mantener reuniones de seguimiento. El mayor temor viene derivado, aparte de lo que puede significar una limitación en el acceso

a aguas y recursos, los problemas de tipo logístico que puedan darse en materia de transporte, la posibilidad de un desplazamiento de esfuerzo pesquero a otras aguas UE que origine problemas de saturación de buques, sobre esfuerzo de pesca, cohabitación entre artes, etc...

Se quiere hacer partícipes de la preocupación a los armadores españoles de buques de pabellón de otros EEMM que también pueden verse afectados por las consecuencias del Brexit y el Acuerdo que finalmente se negocie.

Está previsto llevar a cabo un encuentro esta primavera en Galicia, (posiblemente en Santiago), con motivo del 3 aniversario de la constitución de la Coalición EUFA, de cuya celebración se dará cuenta según se vaya organizando. 🌊



LALANDII 1, Buque pesquero construido por ASTILLEROS ARMÓN VIGO para NUEVA PESCANOVA

LA SEGURIDAD EN LA MAR SE PREPARA EN TIERRA

A través de la clasificación de los buques y la certificación de sus equipos, Bureau Veritas, referencia mundial en Calidad, Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Social, ofrece a los armadores y astilleros una gama de servicios a medida que contribuyen a incrementar la seguridad, fiabilidad y rentabilidad de los buques.

Desde 1828, **Bureau Veritas** aporta su experiencia a todos los sectores de la economía. Presentes en la actualidad en 140 países, nuestra cartera de clientes reúne 200.000 empresas a las que apoyamos cada día en sus objetivos de creación de valor.

T.: 912 702 126

www.bureauveritas.es



Move Forward with Confidence

**BUREAU
VERITAS**

Cepesca seguirá consensuando con la Secretaria de Pesca cómo hacer frente al Brexit

La patronal del sector pesquero español, CEPESCA, se ha reunido con Alicia Villauriz, revalidada como secretaria general de Pesca del MAPA, en el nuevo Gobierno de Pedro Sánchez, para intercambiar puntos de vista sobre las conversaciones en curso entre la Unión Europea y el Reino Unido, país que abandonó la UE el pasado 31 de enero, y debatir sobre todos los posibles escenarios del Brexit y las consecuencias que pueden tener para la flota española. En el encuentro, Javier Garat, secretario general de CEPESCA, ha presentado a la Secretaría General de Pesca las prioridades del sector, compartidas con la Alianza Europea de Pesca (EUFA), de la que forman parte organizaciones de nueve países comunitarios: la vinculación del acuerdo de pesca con el acuerdo de libre comercio, el mantenimiento del reparto de las posibilidades de pesca entre el RU y la UE, el mantenimiento del mutuo acceso a las aguas y la continuación de la gestión conjunta a largo plazo de los stocks compartidos.

El encuentro también ha servido para confirmar el compromiso inquebrantable del MAPA para impulsar desde España un acuerdo equilibrado de Brexit que sienta las bases de una relación futura sólida, en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores.

Según ha indicado Javier Garat, "la negociación con Reino Unido significa para el sector pesquero una oportunidad para que los compromisos políticos se concre-



Sector pesquero español con el equipo negociador de los TACs y cuotas 2020 del Ministerio de Pesca

ten en un marco pesquero específico y de beneficio mutuo a largo plazo en el contexto de la asociación económica y comercial general".

Hay que tener en cuenta que las aguas de Reino Unido constituyen prácticamente la mitad de las aguas comunitarias (el espacio regulado por la UE) y que, en esas aguas británicas, principalmente en el caladero del Atlántico Nordeste, España captura anualmente alrededor de 9.000 toneladas de pescado, principalmente merluza, gallo y rape, valoradas en torno a 27 millones de euros. Actualmente, unos 80 barcos españoles tienen la posibilidad de pescar en caladeros del Reino Unido. Los pesqueros españoles, principalmente gallegos, y también del País Vasco y Cantabria, dan empleo a 2.150 tripulantes y generan alrededor de 10.750 puestos de trabajo directos e indirectos.

En cuanto al capítulo comercial, cabe destacar que España importó de Reino Uni-

do 43.000 toneladas de media en los últimos años, por valor de 246 millones de euros, y este capítulo importador se mantiene con tendencia positiva. Los pescados, mariscos frescos y congelados representan más del 96% de las importaciones del total de productos de la pesca y la acuicultura de España procedentes de Reino Unido. Por otro lado, en los últimos años

Unos 80 barcos españoles tienen la posibilidad de pescar en caladeros del Reino Unido

Los pesqueros españoles, principalmente gallegos, y también del País Vasco y Cantabria, dan empleo a 2.150 tripulantes

Generan alrededor de 10.750 puestos de trabajo directos e indirectos

nuestro país exportó a Reino Unido una media anual de 21.000 toneladas de pescado y productos de la pesca, valoradas en 95 millones de euros, tendencia que registró un descenso en 2018, año en que se exportaron a Reino Unido 15.000 tonela-

En los últimos años nuestro país exportó a Reino Unido una media anual de 21.000 toneladas de pescado y productos de la pesca, valoradas en 95 millones de euros



El acceso de la flota de la UE a aguas británicas será objeto de negociación

das en total, valoradas en 79 millones de euros. En la reunión estuvieron presentes los miembros españoles de EUFA: Iván López, presidente de Agarba; Jesús Lourido, director gerente de OPP 77 Puerto de Ceireiro; Hugo González, gerente adjunto de Anasol; Sergio López, director gerente de OPP Lugo; Luis Francisco Marín, director gerente de OPPAO y Rocío Béjar, secretaria general adjunta de Cepesca. 🌊

CADENAS GRADO 80 para Pesca

Eslabón

Corto
Medio
Largo

Acabados

Negro
Pintado
Galvanizado

La experiencia nos permite ofrecerte lo mejor

VICINAY
Cemvisa

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

Orpagu recibe en Fitur el premio Azul del Grupo Excelencias por sus prácticas sostenibles

La Organización de Palangreros Guardeses (Orpagu) acaba de recibir un nuevo reconocimiento a su trayectoria. En esta ocasión, se trata de una importante distinción que ensalza su labor en favor de la sostenibilidad de los recursos y del mar: el Premio Excelencias Turísticas 2019 en su categoría Azul. Un galardón que ha recogido esta tarde en Madrid, en el marco de la feria Fitur, y que ha sido recibido con enorme satisfacción por parte de los armadores de Orpagu, que consideran que se otorga valor a todos los esfuerzos que vienen realizando desde hace años para el cuidado del medio en el que trabajan y del que dependen numerosas personas en A Guarda. El galardón está asimismo vinculado a sus conservas de pez espada y atún elaboradas con prácticas sostenibles y productos de primera calidad.

Orpagu ha sido la única empresa gallega galardonada en los Premios Excelencia 2019, otorgados por el Grupo Excelencias, lo que supone un mayor orgullo para la organización que preside Joaquín Cadilla.

Entre las actividades desplegadas por la organización en los últimos años en este ámbito destacan sus jornadas internacionales de pesca en torno a temas de actualidad para el sector, cursos de primeros auxilios para que los pescadores consigan devolver al mar con

Es la única empresa gallega premiada en la gala de Fitur y que contó con la asistencia de importantes personalidades de los ámbitos social, cultural y empresarial



Premiados, en Fitur, entre ellos la organización gallega ORPAGU

vida las tortugas capturadas de forma accidental, así como su participación en la creación del FIP Blues, el primer proyecto de mejora pesquera a nivel mundial que incluye una especie de tiburón o su apuesta por las velas rígidas para los palangreros para ahorrar combustible y minimizar su impacto en el medio marino, entre otras iniciativas.

Orpagu fue preseleccionada junto a otra empresa española para el Excelencias Azul, pero finalmente el jurado, formado por profesionales independientes del mundo del turismo y la gastronomía, se decantó por el proyecto gallego por su relevancia y su apuesta clara por la sostenibilidad.

Los Premios Excelencia son unos galardones que el Grupo Excelencias creó hace 15 años con el objetivo de remarcar la grandeza en diferentes ámbitos relacionados con el turismo, la gastronomía y la cultura en Iberoamérica y que se han convertido en un referente. En 2005, este grupo decidió que aquellos proyectos, instituciones o personas del sector turístico que habían sido excelentes en su terreno debían ser reconocidos y premiados, otorgándoles la oportunidad de difundir sus méritos y resultados. De esta forma, un jurado internacional formado por personalidades de la cultura y el turismo analiza los proyectos más representativos del año, valorándolos según sus aportaciones desde muy diversas perspectivas. De hecho, el Premio Excelencias puede ser para



Laura Baz recibe el premio para Orpagu

una idea, una innovación, una asociación... Fue tal el éxito y tantas las candidaturas recibidas que el grupo empresarial decidió sumar al proyecto el Excelencias Gourmet para reconocer trayectorias, esfuerzos, proyectos y resultados en esta área, así como para dar visibilidad a proyectos gastronómicos que favorecen y apoyan la cultura y el turismo.

A la gala celebrada esta tarde acudió en representación de la Organización de Palangreros Guardeses, Laura Baz, quien recibió el galardón de manos del presidente del Grupo Excelencias, José Carlos Santiago.

Cuatro toneladas de captura de sardina para el xeito

El Diario Oficial de Galicia (DOG) publica el plan de gestión de la sardina con arte de xeito que autoriza una captura máxima de 4 toneladas de sardina entre enero y marzo para las embarcaciones que tengan este método de pesca en su permiso de explotación. En el registro autonómico figuran 427 embarcaciones con este arte de pesca aunque solo 119 faenaron en 2019. Las capturas del año pasado fueron de 109 toneladas.

La Xunta reconoce en la orden el estado del stock pero también su importancia para la flota. "El comportamiento relativamente cíclico del recurso es bien conocido por el sector y por los científicos

que trabajan en esta pesquería", apunta el DOG.

La orden establece una cuota de 20 kilogramos por tripulante a bordo y día, a la que se le sumarán 20 kg/barco/día. El descanso semanal del uso del xeito estará comprendido entre las 12 horas del sábado y las 12 horas del lunes. Mensualmente se hará un control interno de la gestión del plan por las federaciones, para lo cual las cofradías de pescadores deberán remitir los datos mensualmente de las ventas realizadas en sus respectivas lonjas. El Parlamento gallego reclamó al Ejecutivo más cuota de sardina para el xeito. 🌊

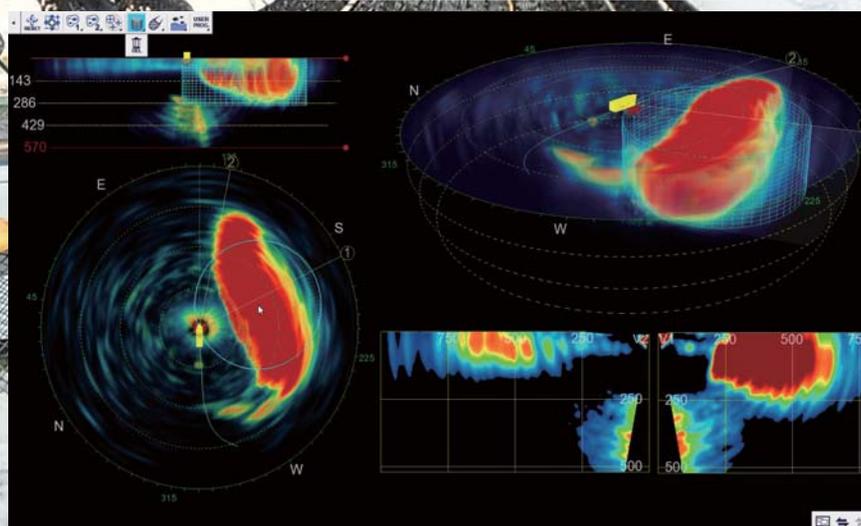


¡Alcance sorprendente!
¡Extraordinaria eficiencia!

FURUNO

Detección y seguimiento continuo del pescado

Convierte tu Sonar en 3D



Sonar de Color con Exploración en Círculo Completo

Modelo **FSV-25**

www.furuno.es

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

Proyecto VIRADA, una importante iniciativa para la conservación de los cetáceos y la sostenibilidad de la actividad pesquera

La CEMMA pone en marcha este proyecto, junto con la OPPF-4, contando con la cofinanciación del FEMP a través de la Fundación Biodiversidad. El trabajo se desarrollará a lo largo de 2020 en las Rías Baixas de Galicia. Se llevarán a cabo muestreos a bordo de barcos de pesca y entrevistas a los marineros. También se realizará una campaña de monitorización de cetáceos, a bordo de un velero, con la participación de voluntariado.

El proyecto "VIRADA: Bases para la reducción de la mortalidad por captura accidental en artes de pesca de la marsopa (*Phocoena phocoena*) y el delfín mular (*Tursiops truncatus*) en áreas Red Natura 2000 de Galicia", acaba de ponerse en marcha. Se trata de una importante iniciativa liderada por la Coordinadora para el Estudio de los Mamíferos Mariños-CEMMA, junto con la Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto de Vigo-OPPF-4, contando con la colaboración de la Fundación Biodiversidad, del Ministerio para la Transición Ecológica, a través del Programa Pleamar, cofinanciado por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca-FEMP.

El proyecto cuenta con un presupuesto total de 85.021,60 €, y obtuvo la máxima valoración en la resolución de la Convocatoria Pleamar 2019, ocupando el primer puesto de un total de 87 proyectos presentados. Está integrado en el LIFE IP INTEMARES, el mayor proyecto de conservación de fauna marina que se está desarrollando en estos momentos en Europa.

La principal amenaza para la conservación de los cetáceos es su mortalidad por captura accidental en artes de pesca



El objetivo principal del proyecto VIRADA es contribuir a la protección de la biodiversidad marina y a la sostenibilidad de la pesca mediante la reducción de las capturas accidentales de cetáceos, en colaboración con el sector pesquero. Como objetivos secundarios se establecen los siguientes:

- 1) Conocer la interacción cetáceos-pesca y el esfuerzo pesquero que se aplica en las áreas Red Natura 2000 de las Rías Baixas, como primera medida para poder evaluar los efectos negativos (capturas accidentales) de la actividad pesquera sobre el medio marino.
- 2) Evaluar la magnitud del impacto de la mortalidad por captura accidental en artes de pesca sobre la población de marsopa y delfín mular en áreas Red Natura 2000 de las Rías Baixas.

- 3) Potenciar el conocimiento del estatus poblacional de la marsopa y el delfín mular en las principales zonas de pesca de las áreas Red Natura 2000 de las Rías Baixas.

VIRADA surge ante la gran necesidad que existe para poner fin al mayor problema de conservación que presentan los cetáceos a nivel mundial: su mortalidad por captura accidental

en artes de pesca. Los datos recopilados por la CEMMA en la costa de Galicia a lo largo de los últimos 30 años, son demoledores: cada año aparecen varados una media de 285 cetáceos, la mitad de ellos muertos por captura accidental en artes de pesca.

El impacto de esta mortalidad es especialmente preocupante en el caso de las dos especies más vulnerables y con un mayor es-

La marsopa desaparecerá de las aguas ibéricas por esta causa antes de 20 años

tatus de conservación: el delfín mular (*Tursiops truncatus*) y la marsopa común (*Phocoena phocoena*). En el caso de la marsopa, la especie más amenazada del litoral ibérico, extinguida ya en el Mediterráneo, y que presenta su último reducto poblacional en las aguas del noroeste de la península Ibérica, los últimos estudios realizados indican que desaparecerá para siempre de nuestras aguas en un plazo inferior a 20 años. Estamos ante un caso de desaparición similar al de la vaquita (*Phocoena simus*) en el Golfo de México. 🌊



Importancia económica

Por otro lado, VIRADA también está dirigido hacia el sector pesquero, que presenta una enorme importancia, tanto a nivel económico como social, den Galicia, donde está presente el 85% de la flota pesquera que faena en las aguas del caladero Cantábrico Noroeste. Se pretende contribuir a que la actividad pesquera sea sostenible desde el punto de vista ambiental, y compatible con la preservación de la biodiversidad y del medio marino.

El proyecto se desarrollará a lo largo del año 2020, y la zona de estudio serán las Rías Baixas de Galicia, teniendo como base de actuación los puertos pesqueros de Baiona, Vigo, Cangas, Bueu y O Grove, junto con 7 espacios marinos pertenecientes a la Red Natura 2000. Se llevarán a cabo diversas acciones, entre las que destacan la realización de muestreos a bordo de barcos de pesca y entrevistas a los marineros. También se realizará una campaña de monitorización de cetáceos, a bordo de un velero, que contará con la participación de voluntariado ambiental. Por último, se pondrán en marcha diversas acciones de educación y sensibilización. 🌊



Siete de las Once OPPs de Galicia se beneficiaron de más de 1,3 millones de euros en 2019

Los planes de comercialización elaborados por las OPP's incluyeron en su mayoría medidas relacionadas con la sostenibilidad y con la competitividad de la actividad pesquera, así como acciones de promoción. Desde 2016, el Ejecutivo gallego ha invertido en este tipo de medidas más de cuatro millones de euros.

*Texto:
Santiago de Compostela
M. BERA*

El importe total de las ayudas concedidas en 2019 a las organizaciones de productores pesqueros (OPP's) de Galicia ascendió a más de 1,3 millones de euros, una cifra de la que se beneficiaron un total de siete de las once organizaciones de este tipo que tienen su ámbito de actuación en Galicia.

Estas aportaciones, que supusieron una inversión total de más de 1,6 millones de euros -el sector asume un 10% del coste de las acciones-, permitieron subvencionar las inversiones realizadas durante el período de ejecución del plan, en este caso, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre 2018, así como los derivados de la preparación del mismo.

Entre los gastos subvencionables se encuentran los de personal, material, equipamiento o desplazamientos vinculados al desarrollo de los programas de trabajo presentados, y justificados, por el sector.

Se han beneficiado de las ayudas un total de once organizaciones



Mercedes Rodríguez, directora de pesca de la Consellería del Mar

De esta forma, los planes de producción y comercialización de las OPP's incluyeron en esta convocatoria de 2019, entre otros aspectos, un programa de producción para las especies capturadas o criadas, la estrategia para adaptar la cantidad, calidad y presentación de la oferta a las exigencias del mercado y medidas preventivas especiales de adaptación de la oferta para las especies que presentan dificultades de comercialización durante el año.

Además, recogieron las medidas establecidas en el reglamento de la Organización Común de Mercados de cara a la sostenibilidad pesquera que fomentan las actividades pesqueras viables y

sostenibles, las acciones que contribuyen a evitar y reducir las capturas no deseadas de las poblaciones comerciales, la eliminación de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y la mejorar la introducción en la compra de los productos de la pesca y de la acuicultura, entre otras iniciativas. También se incluyeron en los planes presentados por las OPP's gallegas diversas acciones relacionadas con la trazabilidad de los productos de la pesca, la rentabilidad económica y la reducción del impacto ambiental provocado por la actividad pesquera.

Con las ayudas al desarrollo de estas hojas de ruta de estas organizaciones pes-

La Xunta quiere mostrar su apuesta por el refuerzo de las estructuras pesqueras

queras, la Xunta quiere reflejar su apuesta por el refuerzo de las estructuras de estas asociaciones, que contribuyen a que el sector gane en competitividad. Buena prueba del apoyo del Ejecutivo es que sumando las aporta-

ciones de la convocatoria de 2019, la Administración gallega concedió desde 2016 cerca de cuatro millones de euros en ayudas para la preparación y aplicación de sus planes de producción y comercialización.

Las organizaciones que presentaron, y justificaron, la puesta en marcha de iniciativas subvencionables fueron la Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto de Vigo, la Organización de Productores Pesqueros de Lugo, la Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín, la Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto de A Coruña, la Organización de Productores de Marisco y Cultivos Marinos de la provincia de Pontevedra, Organización de Productores de Puerto de Celeiro y Organización de Productores /Asociación de Armadores del Cerco de Galicia.

Galicia y las Organizaciones de Productores Pesqueros

Galicia cuenta con 11 de las 34 OPP's que existen el territorio nacional. De estas once, ocho son de ámbito autonómico gallego y tres de carácter nacional y trasnacional. Asimismo, Galicia fue la primera comunidad autónoma de España que publicó la convocatoria para financiar la preparación y el desarrollo de los planes de producción y comercialización de estas entidades al amparo del FEMP.

La Xunta financia hasta el 90% de las iniciativas presentadas por las organizaciones en sus planes de producción anuales y el 10% restante lo aporta el propio sector. De este 90% subvencionado, el 75% corresponde a fondos europeos y el 25% lo pone la comunidad autónoma. 



ASTILLEROS
BALENCIAGA S.A.
SHIPYARD

BALENCIAGA CONSTRUYE PARA QUE TÚ SOLO TE PREOCUPES DE LA PESCA

www.astillerosbalenciaga.com



La monitorización electrónica remota, el "Gran Hermano" del que el sector pesquero recela

Tras algo más de un año de investigación, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) ha concluido con éxito el proyecto "Implementación de un sistema electrónico de documentación de la captura total para una gestión sostenible y en línea de los recursos pesqueros" ("Sicaptor"). Una iniciativa, seguida con recelo por el sector, en la que también han participado como socios el IEO, el Centro de Supercomputación de Galicia y Opromar, y para la que han contado con la colaboración de la Fundación Biodiversidad, a través del Programa Pleamar, cofinanciado con fondos europeos (FEMP)

Texto:

Vigo/M. BEREÁ

El Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, presentó los resultados del Proyecto Sicaptor, la implementación de un sistema electrónico de documentación de la captura total para la gestión sostenible de los recursos pesqueros. Una iniciativa para la que se dotó al dispositivo iObserver, que comenzó a desarrollarse y ponerse a punto en 2015 por CSIC y UVigo, de herramientas basadas en inteligencia artificial con las que se reconocen y cuantifican las especies consiguiendo su funcionamiento autónomo. Un paso adelante para el monitoreo, el control y la vigilancia de la que el sector no dudó en mostrar sus recelos en la jornada de presentación.

Las mejoras aplicadas, conseguidas tras más de 80 lances de pesca en condicio-

Las mejoras aplicadas, conseguidas tras más de 80 lances de pesca, han conseguido resultados prometedores



Luis Taboada y Julio Valeiras, pertenecientes al CSIC y al IEO, respectivamente.

nes reales, han conseguido resultados prometedores y sin fallos técnicos, logrando una clara mejora del sistema iObserver. Este dispositivo se instala sobre la cinta de triado y obtiene fotografías de toda la captura, analizando cada imagen para identificar la especie y estimar el tamaño y peso de cada ejemplar. Una información que se envía en tiempo real a un servidor en tierra, donde se analiza y combina con modelos matemáticos para hacer predicciones del estado de la pesquería y generar

mapas que permiten visualizar de forma sencilla los datos.

Fue en este contexto en el que los investigadores acometieron el Sicaptor, para desarrollar e implementar técnicas avanzadas de cuantificación de capturas totales de forma fiable, incluso cuando los ejemplares en la cinta transportadora están solapados o superpuestos. Lo que se perseguía era enseñar a un ordenador a comprender el contenido de una imagen. Para ello, se utilizaron técnicas avanzadas como

El Sicaptor implementa técnicas avanzadas de cuantificación de capturas totales de forma fiable

herramientas de aprendizaje profundo (deep learning) y redes neuronales en el marco/campo de la inteligencia artificial. Para lograr el objetivo inicial, se contó con la colaboración de barcos de la Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín (Opromar) y con el trabajo conjunto de investigadores del CSIC, IEO y del Centro de Supercomputación de Galicia,

Tras meses de trabajo, los principales hitos del Sicaptor fueron: la mejora del software (mejora de los algoritmos de reconocimiento de las especies, del catálogo de especies incluido y la automatización de su funcionamiento) y del hardware del iObserver (mejoras en el sistema de iluminación y de la sensorica para la captura de imágenes), así como la implementación de este dispositivo y de herramientas GIS en la actividad pesquera.

Ventajas y desventajas del nuevo sistema, según los científicos

Luis Taboada, del CSIC, fue el investigador principal del "Sicaptor", del que destacó que "se ha logrado más de un 96% de acierto en la identificación de especies y un error absoluto medio de un 4% para estimación de la talla". En este sentido, señaló que los nuevos algoritmos han permitido mejorar la identificación de las especies incluidas en el catálogo del iObserver, especialmente de rubios, gallos, faneca, raya común y raya santiaguesa, "al tiempo que se han logrado mejoras en el sistema de iluminación, evitando así la aparición de sombras y brillos que dificulten el reconocimiento de especies".

Así, explicó Taboada, a partir de datos sobre captura total transmitidos por iObserver, se generan mapas que per-



Luis Taboada y Martín Fraguero

miten realizar una gestión de la actividad pesquera diaria en base a distintos criterios. Es por ello que el investigador apunta a que los principales beneficiarios de estas mejoras serán armadores, científicos y/o legisladores, "porque tendrán más facilidades para la toma de decisiones en tiempo real ya que podrán identificar aquellas áreas de pesca que minimicen los descartes pesqueros". Para Taboada estos son aspectos básicos "para desarrollar una regulación eficiente que garantice la sostenibilidad de los recursos pesqueros y el cumplimiento de la obligación de desembarco", tal y como señaló en el acto de presentación de los resultados del "Sicaptor", en Vigo.

En esta misma línea se manifestó Julio Valeiras, del Instituto Español de Oceanografía, quien destacó entre las ventajas del sistema que "proporciona datos de captura al 100% de la actividad pesquera en el mar a un coste rentable, libera al capitán y tripulación de la responsabilidad de tener un observador físico a bordo, es adecuado para muchas de las pesquerías del mundo y su aplicación se ampliará a medida que las capacidades de los sistemas de monitoreo electrónico mejoren y sus costes disminuyan". No obstante, advirtió, de los costes actuales de los aparatos y su instalación, de los problemas legales que pueden derivarse de su instalación,

además de la desconfianza que generan en el pescador. Algo que, como se escucharía posteriormente en las ponencias de los representantes de las organizaciones pesqueras, es uno de los principales escollos a solventar. Por ello, Valeiras apuntó a la necesidad de dialogar con el sector "para garantizar que el sistema tenga futuro a corto plazo".

Asimismo, el científico del IEO habló de las diferentes aplicaciones del Monitoreo Electrónico de las Pesquerías (REM) en aspectos como el Control y la Vigilancia y la Demostración y Verificación, además de los propios aspectos del Monitoreo. Valeiras señaló las posibilidades del REM a la hora de demostrar las prácticas de sostenibilidad pesquera, el seguimiento de las condiciones de trabajo a bordo, para evaluar las interacciones con especies protegidas o para la validación del manejo adecuado de las capturas a bordo del buque.

Por su parte, Francisco Landeira, del Centro de Supercomputación de Galicia (Cesga) cerró el bloque de expertos con una ponencia sobre su participación en el proyecto "para mejorar la eficiencia del sector pesquero". Landeira explicó el papel de la RedBox, la aplicación encargada de recoger los datos generados por el sistema de reconocimiento de especies, y su papel en el proyecto, y su posterior volcado de datos en el Geo-

El Gobierno central estudia en que sectores de la pesca se podría implantar este sistema

portal, abierto a la consulta por parte del sector.

Las administraciones quieren más barcos dotados del sistema REM

En lo que respecta a la opinión de las administraciones, tanto el representante de la Agencia de Control de la Pesca Miguel Nuevo, como el director general de Ordenación Pesquera de la Secretaría General de Pesca, Ignacio Gandarias, coincidieron en destacar las bondades del REM y las posibilidades que ofrece.

Gandarias anunció que Madrid está estudiando en qué segmentos de flota sería adecuado implantar ya este dispositivo, -habló concretamente de los arrastreros- y subrayó que el REM genera más conciencia de responsabilidad y permitirá a la Administración disponer de una fuente de datos que pueden mejorar la gestión sostenible de los recursos.

Para el alto cargo de pesca, el REM "favorece la transparencia y una gestión efectiva de los recursos, ofrece información válida imparcial y verificable tanto para usos científicos como para que los gobiernos puedan utilizar para la gestión y el control". Gandarias recordó que la Unión Europea identifica este sistema como "una herramienta para el control de capturas y descartes", que, además, facilita el control de la obligación de desembarque y destacó que actualmente está instalado en 24 buques cerqueros, dos palangreros de fondo, ocho palangreros de superficie y 10 buques de apoyo españoles. Y se refirió a la previsión de incrementar la instalación en línea con las obligaciones comunitarias que vendrán a tenor de la propuesta del reglamento de Control.



Landeira, Martín Fragueiro, Garat, Nuevo, Gandarias, Parada, Lourido y López

Previamente a la intervención de Ignacio Gandarias, Miguel Nuevo, de la Agencia Europea de Control habló de los retos que ha supuesto para el sector y los organismos de control la obligación de desembarque y afirmó que el REM "puede proporcionar un camino más efectivo hacia la aplicación eficiente de esta norma". Nuevo subrayó que la introducción de la Obligación de Desem-

barque cambió el paradigma de "cuota de desembarque a cuota de captura" y que los niveles de cumplimiento con las disposiciones de esta obligación, "en particular para las artes de arrastre de las pesquerías demersales", son bajos.

En esta línea, apuntó que la propuesta de la Agencia es poner en marcha un proyecto piloto con sistema REM para barcos en los segmentos de alto riesgo de probabilidad de descartes.

El sector mira con recelo el dispositivo y pide financiación

Juan Carlos Martín Fragueiro, director gerente de Opromar, organización que colaboró en el "Sicaptor", fue el encargado de abrir el bloque del sector pesquero y su opinión sobre el futuro de la monitorización electrónica remota. Tras resumir la experiencia del iObserver a bordo de dos de los barcos de Opromar y los problemas de habitabilidad y desafío técnico, reconoció que "sigue habiendo una percepción negativa respecto a la obligación de desembarque debido a la incertidumbre en su aplicación". Y señaló que parte de la resistencia de los pescadores es que "no perciben las ventajas del sistema y se sienten vigilados".

Martín Fragueiro solicitó a la Administración incentivos por adhesión vo-



El sector pesquero pide apoyo financiero para implantar el Sicaptor

luntaria a los sistemas de monitoreo electrónico en forma de días adicionales de pesca o cuotas complementarias, al tiempo que afirmó que "una participación colaborativa puede contribuir a una mejor gestión pesquera.

Juana Parada, gerente de la Organización de Palangreros Guardeses, destacó, por su parte, que la nueva herramienta electrónica sigue generando en el sector una sensación de intrusismo, "de Gran Hermano", "y sin la implicación y colaboración de la tripulación, este sistema no puede funcionar". Parada, no obstante, destacó las ventajas que tendría el uso generalizado del sistema REM "en lo que se refiere a la transparencia y lo que aportaría de beneficioso a la imagen del sector", al tiempo que señaló la importancia de los datos "fiables" que genera y ofrece "que estamos convencidos de que evitarían el cierre de pesquerías".

Para conseguir la implantación del dispositivo en los barcos, la portavoz de Orpago pidió apoyo financiero, su validación por parte de las organizaciones regionales de pesca y una "transición cómoda hacia este tipo de sistemas, es decir, que sea voluntaria, no impuesta".

También tuvo su protagonismo en la jornada el Puerto de Celeiro. Su repre-

Proponen una implantación voluntaria con proyectos piloto y obligatoria para infracciones graves



La empresa pesquera necesita cuantificar las especies y conocer los descartes.

sentante Jesús Lourido, quien explicó la relación de la flota el grupo con el sistema de monitorización basado en la instalación de un observador electrónico, se cuestionó la implantación generalizada del REM: "Creo que sería más apropiado una implantación basada en incentivos y/o análisis de riesgos", dijo. Lourido también mostró su preocupación por quién tendrá acceso a los datos obtenidos por el nuevo sistema de monitorización electrónica remota y por todos los aspectos que se controlan.

En esta misma línea se manifestó Sergio López, de la Organización de Productores pesqueros de Lugo, OPP07, quien destacó que "el sistema REM no son sólo cámaras y creo que es un error que nos lo quieran imponer de forma obligatoria". López destacó que el sector pesquero español "ha sido y es un ejemplo de inteligencia, modernización y supervivencia" y recordó que la norma de obligación de desembarque, "que a todas luces ha sido un error", surgió por un problema de prestigio del Reino Unido.

Por último, Javier Garat, secretario general de Cepesca, reconoció que "para una gran gestión necesitamos la mejor información y los mejores datos posibles". No obstante, criticó que con las medidas de control, "la Unión Europea parte siempre de la presunción de culpabilidad del sector y este enfoque, ló-

gicamente, genera desconfianza y rechazo por parte del sector". Garat apoyó que la implantación del sistema REM sea "voluntaria en base a proyectos piloto y obligatoria para aquellos que han cometido infracciones graves y continuadas".

Galicia destaca la implicación de la flota

La directora general de Pesca, Acuicultura e Innovación Tecnológica, Mercedes Rodríguez, destacó en la clausura de la jornada la importancia de que el sector pesquero y los científicos trabajen de la mano para mejorar la gestión de los recursos marinos y conseguir así la sostenibilidad de la actividad pesquera. La representante de la Consellería del Mar defendió la trascendencia de esta labor conjunta y recordó que contar con los mejores datos posibles, tanto de ventas en las lonjas como de capturas en los propios barcos, es fundamental para gestionar bien los caladeros. En este sentido, puso como ejemplo la labor que realiza la Unidad Técnica de Pesca de bajura (UTPB) de la Consellería del Mar.

Mercedes Rodríguez insistió en su intervención que "el sector es el primer interesado en lograr la sostenibilidad y esto sólo se puede conseguir si participa en la toma de decisiones y en el análisis de los datos".

Numerosas poblaciones de especies pesqueras se están desplazando por el calentamiento oceánico

Un estudio internacional en el que ha participado dos investigadores de AZTI demuestra que los stocks pesqueros en el Atlántico Nororiental se están desplazando hacia el norte, y que algunas especies que antes estaban confinadas en las aguas del sur europeo, tales como la merluza, han ampliado el área que ocupan, si bien las especies habituales en aguas del norte europeo, tales como el bacalao, se han contraído.

Los peces marinos constituyen un grupo diverso de animales que desempeñan importantes funciones en los ecosistemas del mar, pero además representan una fuente de alimento esencial para mamíferos marinos y terrestres, en especial para los seres humanos.

Un estudio que acaba de publicarse en la revista *Ecography* demuestra que los stocks pesqueros en el Atlántico Nororiental se están desplazando hacia el norte, y que algunas especies que antes estaban confinadas en las aguas del sur europeo, tales como la merluza, han ampliado el área que ocupan, si bien las especies habituales en aguas del norte europeo, tales como el bacalao, se han contraído.

Estos cambios en la distribución se deben en parte al calentamiento de los mares y en parte a la recuperación de algunas especies por las reducciones de la sobrepesca. En particular, las especies del sur, como por ejemplo anchoas, jurel y lenguado, han ocupado el Mar del Norte, Mar Báltico y oeste de Escocia, porque las aguas son ahora más cálidas.

Cinco de las 19 especies investigadas habían variado en las áreas de gestión; entre ellas el arenque, la platija, la merluza, el lenguado y el chicharro



Las especies pesqueras se desplazan por efecto del cambio climático

Aumento del stock de caballa

En la última década, algunas especies han ampliado el espacio que ocupan debido al éxito de la gestión realizada en el marco de la política pesquera común europea, lo que ha propiciado la recuperación de numerosas poblaciones. En concreto, los stocks de caballa se han duplicado en los últimos 15 años y la cantidad de merluza se ha multiplicado por cinco en el mismo periodo.

El equipo de investigación, formado por 12 investigadores de Europa y EE.UU., recibió financiación de los proyectos europeos ClimeFish y CERES para llevar a cabo el estudio. El objetivo era valorar en qué medida las distribuciones de peces se han desplazado en las últimas tres décadas, y se evaluaron más de 19 especies distintas pertenecientes a 73 stocks comerciales. Además, el equipo consideró las im-

plicaciones de sus hallazgos para la gestión de las pesquerías europeas.

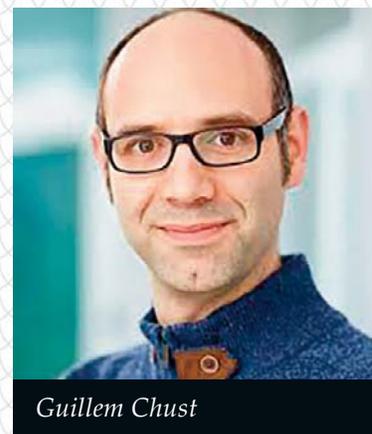
El Dr. Alan Baudron, que dirigió el estudio desde la Universidad de Aberdeen, explica: "En la actualidad, el total de capturas de cada población de peces se divide en cuotas para diversas áreas de gestión utilizando una clave de asignación fija, conocida con el nombre de Estabilidad Relativa. Esta clave de asignación se basa en datos sobre dónde y qué capturaban las flotas hace 40 años, es decir, en la década de 1970. Los cambios en las distribuciones han generado un posible desfase entre estas asignaciones fijas y la abundancia de peces dentro de las áreas de gestión. De hecho, se sabe que la distribución de cinco de las 19 especies investigadas había variado en las áreas de gestión; entre ellas el arenque, platija, merluza, lenguado y chicharro".

“Tiene repercusiones económicas y políticas”

Por su parte, el Profesor Paul Fernandes, especialista en pesca de la School of Biological Sciences de la Universidad de Aberdeen, y uno de los autores del estudio, afirmaba que: “Los cambios en la distribución de los peces tienen implicaciones para la gestión pesquera, con repercusiones tanto económicas como políticas. Hay ejemplos destacados, como las denominadas ‘guerras de la caballa’, en las que surgieron tensiones políticas entre la UE, Noruega, Islandia y las Islas Feroe, por la expansión de la caballa hacia aguas islandesas y feroesas.

O el incremento más reciente de la merluza en el Mar del Norte, que resultó en un descarte ingente para la flota británica: la cuota de merluza de los pescadores es sencillamente insuficiente y no pueden evitar capturar las enormes cantidades que hay ahora presentes”. En este sentido, el experto de Aberdeen añade: “A medida que los cambios en la distribución de las reservas con fines comerciales se hacen patentes, puede que haga falta revisar cómo se asignan algunas cuotas, con el fin de gestionar los stocks de modo sostenible”.

Los Dr. Jose A. Fernandes y Guillem Chust, de AZTI, concluyen: “Este estudio confirma lo que las investigaciones sobre cambio climático han pronosticado en la última década en cuanto a desplazamientos de especies hacia el norte y el impacto más acusado en especies de alto valor. También señala los riesgos para la sostenibilidad de las comunidades pesqueras a más largo plazo y un posible agravamiento de problemas como las especies invasoras en zonas meridionales”.



Guillem Chust



tunaBraid
by itsaskorda

Cuerda especial para atuneros:
Eficacia con garantía y seguridad.



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

itsaskorda

Las flotas del Norte se reparten un total de 10.644.860 kilos de caballa en base a derechos históricos

*Texto y fotos:
Iñaki Lecumberri*

Las flotas del Norte se han repartido un total de 10.644.860 kilos de caballa en base a derechos históricos. Así, la flota de Bizkaia tendrá 3.163.013, 70 kilos después le sigue Cantabria que dispondrá de 2.740.519 kilos, Asturias, 1.571.926, Gipuzkoa, 1.314.320 kilos, y después les seguirán A Coruña, con 734.388 kilos y Pontevedra, con 507.653 kilos.

La flota de bajura vasca y de Cantabria, en especial los de artes menores hicieron frente común para defender sus cuotas de verdel frente a las demandas de Galicia y Asturias. Estos últimos reclamaron al Ejecutivo central la revisión del plan de gestión de la caballa. Por su parte, los pescadores vascos apoyaban un reparto en base a criterios históricos.

Sin embargo, la Secretaría General de Pesca llevó a cabo la creación de un grupo de trabajo con el objetivo de realizar «un análisis comparativo de la actual distribución en la flota del Cantábrico y de la evolución del equilibrio entre las distintas artes que participan en esta pesquería», adelantaron. Los asturianos y gallegos solicitaron en que el actual sistema favorece a los busques de Cantabria y País Vasco porque se llevan la mayor

La escasa cuota de verdel hará que la temporada tenga una mínima duración



La consejera de Desarrollo Económico, Arantxa Tapia, presencia una venta de verdel en Hondarribia

parte del porcentaje. En concreto, sostienen que los arrantzales absorben el 42% del total.

Pérdida de porcentaje

Por su parte, las cofradías vascas, así como de Cantabria rechazaron las críticas dado que «ellos saben que el reparto se hizo con luz y taquígrafos y que incluso aceptamos una pérdida de porcentaje superior al que nos correspondía por lograr una salida negociada», señalaron. No obstante, toda la flota reclama más caballa dado que en pocos días de faena agotarán estas cuotas, dado el amplio número de barcos que están interesados en participar. «Son flotas que nunca se han dedicado a esta especie. Como escasean algunos pescados vienen a pescar lo que siempre hemos conseguido perpetuar», dijeron los pescadores vascos.

Por su partes, desde Asturias llueven cri-

ticas en donde afirmansu gran dependencia del verdel o xarda pero en base a la escasa cuota que disponen solicitan su incrementos, una vez que existen muchos menos arrastreros. Además, antes la flota asturiana era muy dependiente de la merluza, «pero este año salimos de un plan de recuperación por el que se suponía que el stock debía ir a más pero nos encontramos con que desde que comenzó dicho plan nuestra cuota bajó un 50%. Así discrepan del reparto y piden su modificación, según ha indicado Adolfo García Presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Asturias

Es la especie que más se pesca, tanto por toneladas como por valor económico. Por ello, la Universidad de Oviedo está elaborando un estudio que demostrará su importancia para la provincia.

Recuerdan que la secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz, «se comprometió a crear un grupo de trabajo de la xarda

El acuerdo de la anchoa se mantiene igual y España cede a Francia un 5% de la cuota total y cien toneladas extra de anchoa

o verdel cuando dimitimos todos los patrones mayores de las Cofradías, que se reunió por primera vez el 14 de abril. La primera semana de febrero estamos convocados a otra reunión a la que llevaremos dicho estudio y en la que seguiremos insistiendo en nuestra oposición al reparto por histórico», dijo Adolfo García Presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Asturias.



Descarga de verdel en Getaria

Su estrategia va a ser demostrar la dependencia que tiene la flota de esta pesquería, teniendo en cuenta que se nos fue reduciendo la cuota de otras especies

hasta, incluso, el 50% para que la Secretaría General de Pesca nos reequilibre respecto a las posibilidades reales de pesca que tenemos los asturiano. 

MAYEKAWA

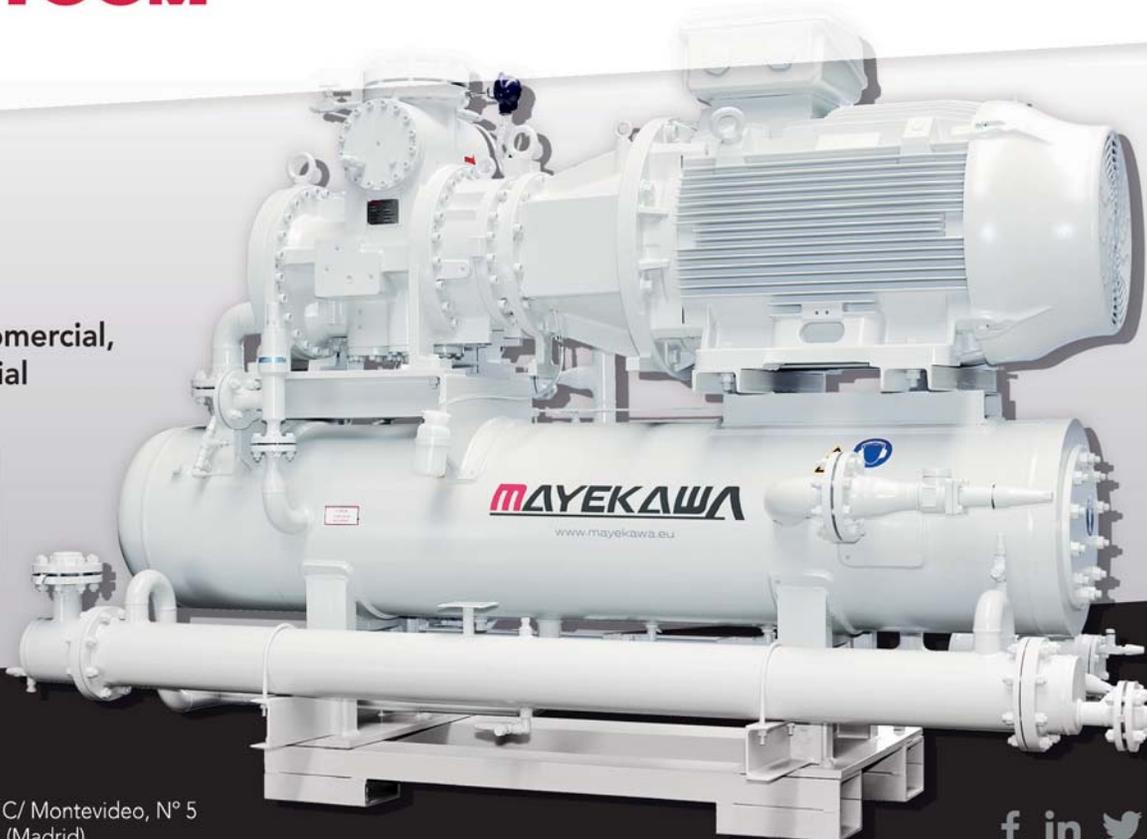
MYCOM

Reconocido como el **mejor compresor** de frío industrial del mundo

Unidad Serie i

Disponibile para frío comercial, con tecnología industrial

**EFICIENCIA
JAPONESA**



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

☎ 91 830 03 92 ✉ mayekawa@mayekawa.es



www.mayekawa.es

Renovado sin cambios el acuerdo para la costera de la anchoa

Representantes de la flota del Cantábrico, que integran armadores vascos, cántabros, asturianos y gallegos, acordaron junto a los armadores franceses mantener el actual reparto de las faenas de la anchoa. Los pescadores vascos y los galos, reunidos en Getaria, lograron de esta manera ampliar por otro ejercicio el denominado 'Acuerdo de Bilbao', antaño conocido como el de Arcachon, que regula las condiciones a cumplir en la costera.

A falta de flecos técnicos las autoridades de pesca de Madrid y de París, que únicamente servirán para oficializar el pacto, la campaña de esta especie mantendrá vigentes las medidas de los últimos años.

Una de las más relevantes consiste en el calendario, que tiene sus particularidades. La flota del Cantábrico sale a pescar

desde el 1 de marzo hasta el 31 de mayo y, a partir del 1 de junio, convive con los barcos franceses hasta que se agota la cuota, que este año será de 29.500 toneladas para toda la flota del Cantábrico. Como medida compensatoria, el colectivo de pescadores estatales cede a los armadores franceses un 5% de la cuota total y cien toneladas extra de anchoa.

La flota guipuzcoana para la costera de esta especie cuenta con 40 barcos, cinco más que el año pasado, y empleará a un total de 620 personas, setenta más que en el anterior ejercicio. En la pasada campaña el precio de la anchoa alcanzó una cotización de 1,80 euros por kilo de media, aunque a comienzos de abril se llegó a derrumbar a 30 céntimos. Con el objetivo de rentabilizar la costera, se tomaron varias medidas, como salir a faenar un día menos y limitar las capturas en 2.000 kilos diarios por barco.. 

Asturias y Cantabria no cumplen con los requisitos del Ministerio de Fomento en la pesca del bonito

Sin embargo, la flota artesanal de Asturias y Cantabria no cumple con los requisitos que el Ministerio de Fomento Y hacer los trámites necesarios para cumplirla sería "el desastre para todos los pescadores en general". Lo dijo en Bustio (Ribadedeva) el presidente de la Federación de Cofradías del Principado de Asturias, Adolfo García, junto a su homólogo cántabro, Miguel Fernández, antes de un encuentro mantenido con los directores generales de Pesca de las comunidades de Asturias y Cantabria, Francisco González y Marta Ana López, respectivamente.

Los pescadores trasladaron su inquietud conjunta a la Secretaría General de Pesca, en Madrid. "Hay que unir esfuerzos e ideas para defender la misma dirección y no presentar una flota dividida", adelantó el pescador asturiano. "Si llevamos 40 años saliendo al Atlántico a pescar bonitos, no entendemos por qué se nos quiere ahora imponer unas pautas que serían el desastre para la flota", abundó. El representante de los pescadores cántabros recordó que en la actualidad los barcos no están preparados para cumplir con la normativa que se impondrá y de llevarse a cabo "valdrá más desgastar el barco y hacer uno nuevo" que enfrentarse a los cambios. Asturias y Cantabria, recordó, "tienen un problema con la flota pequeña, la pesca artesanal está muy tocada y hay que ayudarla, no con subvenciones, sino dejándoles pescar", subrayó.

La directora de Pesca cántabra, por su parte, aseguró que desde su Gobierno intentarán "defender las formas de pesca artesanales de



Pesca de bonito con cebo vivo

Cantabria y trabajar con los responsables de titulaciones y embarcaciones para ver si podemos lograr objetivos que nos vengán bien a todos". Con esa idea, la de hallar fórmulas que beneficien a todos, se organizó la reunión de la Cofradía de Pescadores de Bustio. Una cita que, según explicó el director de Pesca asturiano, "trata de enmarcar, dentro de la normalidad, las problemáticas comunes y sus posibles soluciones de las dos comunidades". Francisco González, sin embargo, no quiso profundizar en los problemas que se trataron durante el encuentro. 

“Máxima durabilidad a menor coste”



Instalaciones de fluidos para la industria

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

Escasez de cuotas, burocracia, y retos en la comercialización son las preocupaciones de los productores andaluces

La situación actual de las distintas organizaciones de productores pesqueros andaluces reconocidas por la administración regional muestra la incertidumbre de la situación de los recursos, añadida a las cuotas de pesca, junto a la existencia de unas trabas burocráticas que impiden el desarrollo del sector. Por ello, se piden desde las OPPs mejoras en la comercialización que permitan dar buenos precios, entre otras problemáticas.

Texto:

Juan Manuel Moreno

Productores pesqueros artesanales del Estrecho (OPP 78)

Hasta 55 embarcaciones reúne esta organización, en su mayoría barcos de artes menores de Tarifa y Algeciras dedicados a la captura del voraz y el atún principalmente. Se trata de un colectivo que, actualmente, y como ya advirtiera en el número anterior de esta revista Pedro Maza, presidente de Faape, se enfrenta a la escasez de sus especies fundamentales.

“La pesquería del voraz se encuentra en el punto más delicado, ya que prácticamente no hay, y la cuota de atún rojo de la que dispone la flota es demasiado baja, por no decir ridícula. Casi un 90 por ciento de la flota puede coger como unas siete piezas de atún al año”. Son palabras de Daniel Manzanero, gerente de la OPP 78.

Para el sector “la nueva normativa de pesca demersal va a suponer la eliminación de flota”



En este sentido, para 2020 cuentan con el propósito de trabajar con la administración en aras de lograr una ampliación de cuotas “viendo la escasez del voraz y la cantidad de atún rojo que disponemos en nuestro caladeros”. Igualmente, esta OPP seguirá impulsando la marca ‘Atún Rojo Rojo’, creada en 2019 para mejorar la comercialización de esta especie.

La presencia del alga invasora en aguas del Estrecho de Gibraltar y las diferencias normativas –tallas y artes- con los pescadores marroquíes, con los que comparten caladero, son otros problemas cotidianos de esta flota gaditana.

Productores artesanales Lonja de Conil (OPP 72)

La escasez comentada de voraz, y de pez sable, así como la presencia del alga invasora son también problemas para los pescadores de la OPP 72. La habitual presencia de toxinas PSP ha sido otro problema habitual durante 2019 ya que impide la apertura de caladeros. En este sentido, reclaman la “actualización de esta pesquería dado que el producto tiene una única salida: la transformación, y ésta, precisamente, hace que se elimine la toxina PSP”. Por ello, advierten que durante este año trabajarán a través del Consejo

“Los artesanales, en un 90 por ciento, solo podemos coger unas siete piezas de atún al año”

Consultivo de Mercados de Europa para lograr un dictamen hacia la Comisión Europea para que atienda las demandas de sus productores.

Se lo explica a Europa Azul Nicolás Fernández, representante de la OPP 72, quien capitaneó en el verano de 2018 la salvación de la actividad pesquera de La Atunara (La Línea de la Concepción), recogida en un reportaje en estas páginas. Fruto de aquella intervención 2019 ha estado marcado con la incorporación de productores procedentes del puerto de Atunara. Desde Conil se sigue trabajando para poner en marcha la recuperación de la lonja de pescados y por lograr el control efectivo del Centro de Expedición de Moluscos, del que se acababa de hacer cargo la Federación de Cofradías de Pescadores de Cádiz (Fecopesca), en ausencia de otras organizaciones que pudiesen responsabilizarse y tras un cierre temporal de ambos establecimientos.

En la transformación de La Atunara hay que recordar la pérdida del reconocimiento de la OPP 79 en el mes de octubre de 2018. A lo largo de 2019 también se han incorporado barcos de Barbate, “tanto artesanales de pequeña escala como determinadas unidades de la modalidad de cerco que nos estaban demandando una atención específica” apunta Fernández.

Otro gran objetivo de la OPP 72 es la creación de la reserva marina de interés pesquero Cabo Roche. Para esta misión ya ha concluido la recopilación de datos y estudios técnicos previos. “Tras la reunión



que mantuvimos en el mes de diciembre en la Secretaría General de Pesca se nos ha propuesto presentar a principios de 2020 un borrador de intención que podría transformarse en la Orden del Ministerio inicial ante la que puedan reunirse los sectores afectados hasta lograr el consenso que se traduzca en la publicación definitiva de la orden de declaración de la reserva”, adelanta Fernández a Europa Azul.

Entre otras acciones destacadas de esta entidad está la realización de un taller de legislación pesquera para explicar las novedades normativas, actuaciones tendientes a la realización de preevaluaciones de determinadas especies como el pulpo en el Golfo de Cádiz, o distintas acciones para poner en valor sus productos. Es el caso del acercamiento de la pesca a escolares, acuerdos de promoción con otras empresas, jornadas de etiquetado y trazabilidad, o la organización de las III Jornadas Gastronómicas del Pescado de Conil, que destacan aquellas de escaso valor comercial y que el pasado año se dedicaron al pez sable y la comba. En el horizonte están las cuartas jornadas, que tendrán entre sus protagonistas al congrio, y la celebración del II Congreso Internacional de Pesca Artesanal, que abordará en la última semana de mayo el principio comunitario de la triple sostenibilidad.

Productores pesqueros de almadraba (OPP 51)

El año 2019 fue un buen año para los almadraberos gaditanos que, curso tras curso, siguen recogiendo lentamente los frutos de su esfuerzo. Tras alertar en 2006 de la situación del caladero y sacrificarse con un plan de recuperación que comenzó con una reducción de cuota de hasta el 40 por ciento, en los últimos años y ante la recuperación del stock, están viendo como el ICCAT aprueba cuotas mayores.

No obstante, la preocupación primordial del sector siguen siendo las cuotas de pesca, aún lejos de las permitidas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICAAT) hace más de una década. En 2020 el sector seguirá reclamando una mayor subida de las cuotas de pesca del atún, justificada por los halagüeños datos de estudios biológicos. Las cuatro almadrabas de la provincia de Cádiz, pertenecientes a Barbate, Conil, Tarifa y Zahara de los Atunes, dispondrán en 2020 de una cuota cercana a las 1.500 toneladas. La plaga de alga invasora en el litoral gaditano es otra de las preocupaciones para los socios de la OPP 51, que reúne los intereses de almadraberos de Conil, Zahara y Tarifa, ya que la almadraba de Barbate no se incluye en esta entidad y explota su cuota en asociación con Ricardo Fuentes e Hijos.

Piden mayor agilización administrativa en la resolución de ayudas convocadas

Productores de piscicultura marina de Andalucía (OPP 56)

La organización de productores ubicada en la capital de Cádiz denuncia las trabas burocráticas a su actividad como el principal escollo para rentabilizar su producción. El coordinador técnico de esta OPP, Alfonso Macías, critica que “la lentitud de cualquier trámite burocrático relacionado con la actividad lastra al sector y desanima a los inversores, que en muchas ocasiones desisten y, con ello, se pierden nuevas oportunidades de desarrollo. Sirva de ejemplo indicar que intervienen en el proceso diferentes organismos de la Administración General del Estado y de la Junta de Andalucía, además de las propias administraciones locales, lo que dificulta la puesta en marcha de cualquier iniciativa”.

De igual modo, reivindican una mayor agilización administrativa en la resolución de ayudas convocadas, y reclaman que en el caso concreto de las ayudas previstas para el desarrollo de planes de producción y comercialización, “nuestra entidad, al ser regional y pequeña, necesita que la administración le anticipe el porcentaje de dichas ayudas que indica el reglamento europeo a fin de poner en marcha sus medidas ante la dificultad de acceder a financiación bancaria”.

El año 2019 ha sido de continuación de 2018 y ha estado caracterizado por el crecimiento progresivo en términos de empleo y facturación, así como por la realización de “alianzas e inversiones en instalaciones que deberán dar sus frutos a partir del 2020 al considerar los ciclos de producción de nuestras especies producidas”, explica Macías a Europa Azul.



“Igualmente, si se desbloquean y agilizan algunos expedientes también podrían comenzar algunas obras e incluso ponerse en marcha nuevas instalaciones que llevarían aparejada la creación de nuevos puestos de trabajo”, añade Macías.

La producción de lubina y dorada de estero y de lenguado predomina en la actividad de estos productores. Especies para las que prevén un incremento del valor comercial en 2020 “después de unos años llenos de dificultades y una fuerte competencia”.

Otras necesidades que reclaman desde la OPP 56 para su sector es el desarrollo de campañas para mejorar la imagen de los productos acuícolas, donde se reconozca la importancia de esta actividad de cara al ecosistema, al incrementar la biodiversidad y contribuir a la conservación y mantenimiento de diferentes zonas protegidas. Además, reclaman innovaciones normativas sobre vertidos que afectan a esta actividad.

Productores de moluscos de Andalucía Apromo (OPP 81)

Se cumplen dos años del reconocimiento de Apromo como OPP. Desde su origen, esta entidad basada en Málaga tiene como objetivo primordial mejorar la comercialización de sus productos y contribuir a facilitar, administrativa-

mente, la labor de sus asociados. Poner en marcha una depuradora para los productores (unas veinte empresas con instalaciones off shore), o lograr un proyecto de cocedero de moluscos para la transformación del producto, son otros de sus objetivos.

Su presidente, José Juan Nogales Estévez, explica a Europa Azul que los problemas burocráticos en Andalucía “nos sitúan en una posición muy desfavorable respecto a otras comunidades del estado español”. Se refiere a tasas portuarias, de ocupación de dominio público, y al acceso a diferentes ayudas tras la paralización de la actividad por largos episodios de biotoxinas o temporales.

Además, Nogales señala que “se está luchando por la inclusión de la explotación mediante long lines instalados en el sur, en el mar de Alborán, y en el sistema de seguros del estado, Agroseguros, inexistente hasta ahora, algo inaudito, que expone al sector a posibles rechazos de ayudas estatales”.

En ese marco, sus objetivos para 2020 pasan por lograr la recapitalización de varias empresas, a través de inversores comprometidos; conseguir ayudas por recientes catástrofes, cuyos trámites fueron realizados pero aún no resueltos; o lograr una situación de igualdad en cuanto a ayudas y tasas con otras zonas del estado.

Productores pesqueros de Almería (OPP 71)

La responsable de proyectos de la OPP 71 de Almería, Elvira Morote, ha atendido a Europa Azul para comentar la actualidad de los pescadores que se agrupan bajo esta organización. Con respecto a 2019 apunta que la producción pesquera tanto de cerco como de arrastre y artes menores ha sido buena y que las capturas y especies han sido mejores que las de otros años recientes. Asimismo indica que “el mercado mejora la valoración del producto fresco local”.

En lo negativo, lo venimos contando, destaca la normativa europea de pesca demersal para el Mediterráneo, que, a su juicio, “va a suponer una desaparición de gran parte de nuestros barcos en los próximos años”. Igualmente, advierte de los efectos negativos de la normativa de descartes (obligación de desembarque) “que ha resultado confusa y muy poco efectiva”.

Durante 2020 se proponen “seguir desarrollando mejoras en la flota de arrastre (selectividad, participación en proyectos de I+D), mejorar la comercialización del producto pesquero, realizar jornadas de puertas abiertas a la sociedad con énfasis en las familias, y aumentar la promoción nacional del pescado y marisco de Almería a través de la web www.delbarcoalamesa.com, además de mantener la colaboración científica”.

Moroto, no obstante, insiste en los efectos perniciosos del nuevo marco legal para aguas mediterráneas: “el reglamento del Plan Plurianual de Pesca Demersal en el Mediterráneo va a suponer un antes y después no solo en la flota pesquera de bajura del mediterráneo andaluz, sino también en cuanto a mercado y tendencias de consumo. Con el régimen de esfuerzo pesquero que el Gobierno central apunta, muchas empresas de

barcos familiares ya no serán rentables y dejarán la actividad”. Recalca además que “el mercado de pescado fresco local se va a ver afectado, y seguramente aumentará el pescado importado en nuestros hábitos de consumo. Por ello, demandamos que la administración central se baje a los puertos a establecer comités de cogestión para poder legislar de acuerdo a la zona y con trámites y tiempos más ágiles”.

Productores pescadores de Carboneras (OPP 66)

En cuanto a la Organización de Productores de Pescadores de Carboneras, Europa Azul ha hablado con Pedro Hernández, gerente de Carbopesca, sociedad que gestiona la OPP 66. La flota de palangre de Carboneras es un ejemplo de resistencia a los planes de recuperación de sus principales pesquerías gracias a la unión del sector y a la comercialización en internet.

Se trata de un pueblo marinero con una flota artesanal de 13 embarcaciones de artes menores, 9 de cerco, 2 de arrastre de fondo y 32 de palangre de superficie, según datos de la Consejería de Pesca de la Junta de Andalucía. Sus buques capturan casi dos tercios de la cuota de pez espada para España. La OPP 66 reúne los intereses de, aproximadamente, el 75

por ciento de la flota de Carboneras. Hasta hace unos meses la localidad contaba con otra OPP, la 70, pero esta se ha disuelto y sus integrantes continúan faenando como asociación.

El pez espada y el atún rojo, especies claves de estos productores, han estado sometidos durante años a severos planes de recuperación que han mermado drásticamente las posibilidades de pesca de la flota de Carboneras. El año 2019 se ha cerrado con un dato agríndice, pues si bien, por un lado Carbopesca ha duplicado su producción, por otro lado, se ha asistido a la bajada del precio del pez espada en hasta 1,20 euros. Recuperar el precio de esta especie objetivo será el principal reto de la OPP 66 para este año nuevo. Respecto a su cuota de atún rojo, es un recurso que años atrás han traspasado a otras flotas por la falta de garantía de rentabilidad. Actualmente están a la expectativa de conocer el borrador ministerial para 2020 y poder valorar si les interesa pescarla. “Nuestro interés como pescadores es aprovechar nuestra cuota de atún rojo, pero tenemos que valorar que merece la pena”, explica Pedro Hernández.

No obstante, la flota de palangre de superficie de este puerto almeriense es la referencia nacional de la modalidad gracias a una estrategia basada en la unión de los pescadores y a un exitoso sistema de subasta online. Desde el sector subrayan la importancia de mantenerse unidos ante nuevos retos y denuncian la competencia desleal, el uso de redes de deriva o la reducción de caladeros. En este sentido destaca el caso de la ampliación del Parque Nacional de Cabrera planteado por el Ministerio para la Transición Ecológica y que la OPP ha recurrido ante el Tribunal Supremo.

Otra cuestión necesaria en el futuro de la flota de palangre de superficie de Carboneras son las ayudas públicas por parada biológica, a las que se acoge la flota al completo. Pero la clave para la subsistencia de esta flota la subraya Pedro Hernández:

“Solo juntos seguiremos siendo fuertes y podremos permanecer y resistir, por el contrario el que lo haga sólo lo tiene difícil por no decir imposible”. 



“Queremos subir el precio del pez espada que ha estado en 1,20 euros”

Atribuidos a métodos de pesca sostenible

La flota europea sigue manteniendo altos rendimientos económicos

Texto:
Juan Carlos Barros

Acaba de publicarse el último Informe Económico Anual de la Flota Pesquera Europea correspondiente a 2017 que destaca el mantenimiento de los altos niveles de rendimiento económico, lo que se atribuye fundamentalmente al uso de métodos de pesca sostenible.

El Informe, que proporciona una amplia visión de la estructura económica de la flota pesquera de cada uno de los 23 estados costeros de la Unión Europea y es elaborado por La Comisión Europea junto con el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca, dice que en 2017 la flota pesquera europea registró un beneficio neto de 1.300 millones de euros, una cifra que está ligeramente por debajo de los 1.340 millones de euros de 2016.

Ese continuado y fuerte rendimiento de la flota es el resultado de los altos precios medios del pescado, del descenso del precio del combustible y de la mejora de algunos importantes stocks de pesca. La tendencia al mantenimiento de los beneficios se espera que continúe en 2018 y 2019 pese a las fluctuaciones del precio del combustible.

La explotación sostenible de los stocks pesqueros es identificada como la base principal del alto rendimiento económico y el Informe resalta que éste tiende a estancarse

La flota pesquera europea registró un beneficio neto de 1.300 millones de euros



Flota pesquera en Pasaia

precisamente en aquellas zonas donde las flotas dependen de stocks de pesca que están todavía sobreexplotados.

Mientras que la flota europea considerada en su conjunto presenta esos niveles tan altos de rentabilidad, los resultados varían, como es fácil de suponer, dependiendo mucho de la escala de las operaciones de pesca y de las zonas pesqueras. Así tenemos que los segmentos de flota de larga escala y aguas lejanas son los que presentan mayores rendimientos frente a los de escala pequeña costera. Mas concretamente, son los segmentos que operan en Atlántico Nordeste, donde se dan los niveles más altos de explotación sostenible, los que registran los mayores niveles de rendimiento, frente a los inferiores del Mediterráneo, donde aunque mejorando paulatinamente sigue habiendo mucha sobrepesca.

En cuanto a la capacidad de la flota europea, dice el Informe que en 2017 disminuyó a un ritmo regular pero inferior a 2016, concretamente la reducción ha sido del 1% en el número de barcos y del 0,3% en potencia de motores y tonelaje bruto.

Flota pesquera de la Unión Europea (2017)

Número total de barcos registrados: 83.323.

Barcos activos: 65.567 (75% de pequeña escala costera, 24% gran escala, 1% aguas lejanas)

Tonelaje bruto combinado: 1.560 millones de toneladas.

Potencia de motores: 6.300 millones de kilovatios.

El valor bruto añadido (es decir la contribución del sector pesquero a la economía a través de los salarios y el beneficio bruto) de la flota europea se situó en 4.500 millones de euros en 2017, y les mayor eficiencia económica se ha traducido en una disminución de los gastos de reparación y mantenimiento y otros costes variables, así como de los costes de la energía para combustible.

Por su parte, los salarios medios en el sector aumentaron en 2017, continuando así la tendencia al alza desde 2012 y el empleo directo generado alcanzó los 151.981 pesca-

Los mayores beneficios de la flota pesquera europea se situaron en el Atlántico Nordeste

dores, quienes como media ganaron 28.362 euros de salario anual.

La flota pasó 4.800 millones de días an el mar y consumió 2.200 millones de litros de combustible para desembarcar 5.300 millones de toneladas de pescado con un valor de 7.600 millones de euros. Los costes, por su parte, ascendieron a 6.400 millones (excluyendo los derechos de pesca) de los cuales el 11% constituyó coste de capital y el 89% fueron costes operativos, correspondiendo a costes laborales el 39% y a combustible el 16%.

El valor añadido bruto, en cuanto proporción de los ingresos, alcanzó el 58% con una cantidad de 4.500 millones de euros y el beneficio bruto (que incluye todo menos subvenciones y derechos de pesca) fue de casi 2.000 millones, alcanzando el margen de beneficio bruto el 26%. El total de beneficio neto fue de 1.300 millones de euros y el 17% de los ingresos fue lo que se retuvo como ganancias.

El rendimiento económico (que incluye los ingresos de las descargas de pescado más otros ingresos) para la flota europea en 2017 fue de 7.700 millones de euros, una cantidad prácticamente igual a la de 2016. En general, la flota europea fue rentable pero el rendimiento se estacó ligeramente comparado con 2016 y solo hubo pérdidas netas en 4 de los 22 países analizados por el Informe (Finlandia, Alemania, Malta y Lituania).

La flota europea se estima que tiene un valor de sustitución de 5.100 millones, lo que su-

La flota de aguas lejanas (1% del total de la flota española) hizo el 50% de los desembarcos de pescado de España



Conflicto entre Francia y Gran Bretaña por la pesca de vieira

pone una disminución con respecto al año anterior del 2,3% y la inversión anual se situó algo por encima de los 551 millones de euros, un 3,8% más que en 2016.

Flota pesquera de España (2017)

Número total de barcos registrados: 9.207.

Barcos activos: 8.050 (71% de más de 12 metros de eslora. 20% entre 12 y 24 metros de eslora. 9% de más 24 metros de eslora).

Barcos inactivos: 1.157 (90% pequeña escala costera)

Tonelaje bruto combinado: 340.000 toneladas.

Potencia de motores: 8.798.000 kilovatios.

Con respecto a la flota española el Informe señala que es difícil generalizar, teniendo en cuenta que es muy compleja por la variedad de segmentos y zonas en las que actúa. En cualquier caso, la flota ha disminuido de forma significativa en los últimos años en el número de barcos, potencia de motores y tonelaje bruto para ponerse al nivel con los oportunidades de pesca y para retirar barcos en aquellos segmentos en los que por razones biológicas, económicas o técnicas ya no estaba equilibrada. En los últimos diez años, destaca el Informe, han dejado su actividad de forma permanente 3.908 barcos en España.

Por su parte, el número de empresas pesqueras alcanzó la cifra de 8.493, de manera que si miramos diez años atrás comprobaremos que las pequeñas empresas (aquella que tienen un barco y entre dos y

cinco barcos) disminuyeron, mientras que las empresas con 5 o más barcos permanecieron estables. Esta tendencia se estima que continuará en el futuro. En 2017 hubo una disminución de 200 empresas.

La producción en 2017 aumentó un 4% en términos de descargas de pescado alcanzando el valor de 931.500.000 toneladas. Dice el Informe que es importante señalar que de ese total de descargas, más del 50% corresponde a la flota de aguas lejanas, la cual representa solo el 1% del total de barcos de la flota española.

Teniendo en cuenta el número de barcos con más de 90 días de pesca (a los que se considera profesionales), el 64,67% de la flota activa española es profesional. En 2017, la flota pasó 1.060 millones de días en el mar, lo cual no supuso practicante ninguna diferencia con el año anterior y 1.020 millones de días de pesca, que significó un aumento del 1%.

Un 97% de los barcos activos llevaron a cabo su actividad en aguas españolas (FAO 27.VIII, 27.IX.a, 37.1, y las Islas Canarias 34.1.2), con un tonelaje bruto combinado del 42,5% del total y un 66,3% del total de la potencia de motores.

El resto de la flota española está integrado por barcos que llevan a cabo sus actividades en aguas europeas (103 barcos del total de la flota activa, lo que supone el 8,74% del tonelaje bruto y el 5,83% del total de potencia de motores), mientras que los barcos que actúan en áreas de pesca internacionales suponen una capacidad de 48,7% del total del tonelaje bruto y un 27,79% del total de potencia de motores. 

Las exportaciones de productos del mar de Noruega superaron los 10.000 millones de euros en 2019

Noruega exportó 2,7 millones de toneladas de productos del mar por un valor total de 10.859 millones de euros en 2019, lo que representa un aumento del 8% (o casi 841 millones de euros) en comparación con 2018, que fue un año récord, aunque el volumen haya disminuido un 3%. Esto equivale a 36 millones de comidas diarias durante todo el año, o 25.000 comidas por minuto.

“La industria pesquera noruega ofrece productos de gran calidad que se corresponden con las tendencias globales. Los consumidores de todo el mundo buscan alimentos saludables, sostenibles y sabrosos. Los pescados y mariscos noruegos satisfacen esta demanda. Tanto el sector de la acuicultura como el de la pesca han sido fundamentales para alcanzar este valor récord de exportación en 2019”, explica Renate Larsen, CEO del Consejo de Productos del Mar de Noruega.

“En España, en 2019 las exportaciones directas de productos del mar de Noruega han superado por primera vez los 500 millones de euros. Además, hay que añadir las exportaciones a través de Dinamarca y de otros países de la UE, lo que convierte al mercado español en uno de los más importantes”, afirma Bjorn Erik Stabell, director del Consejo de Productos del Mar de Noruega en España, quien añade, “en total, en España se consumen 1,2 millones de comidas diarias de pescados y mariscos noruegos durante todo el año”.

En cuanto a la relación entre acuicultura y pesca, ha cambiado poco respecto a 2018. La acuicultura representa el 71%

España importa productos del mar de Noruega por un valor de 501 millones de euros



El mar de Noruega es muy productivo y son muchas las flotas que trabajan en la captura de bacalao

en valor y el 44,6% en volumen del total de las exportaciones noruegas, mientras que la pesca supone el 29% en valor y el 55,4% en volumen. En 2019, Noruega exportó 1,2 millones de toneladas de pescado de acuicultura por valor de 7.734 millones de €. Para las pesquerías, el volumen total fue de 1,5 millones de toneladas por valor de 3.114 millones de €.

Las especies principales: acuicultura

El salmón es, con diferencia, la especie más grande tanto en términos de volumen como de valor. Las exportaciones de salmón en 2019 ascendieron a 1,1 mi-

llones de toneladas, lo que representa 7.329 millones de € en valor y supone un aumento del 6% en volumen y del 7% en valor (485 millones de €).

“El debilitamiento de la corona noruega y la mayor demanda de salmón noruego son las dos razones principales para el aumento del valor en 2019”, indica Paul T. Aandahl, analista del Consejo de Productos del Mar de Noruega. Además, “2019 fue el año en que el salmón noruego regresó al mercado chino y esperamos que la tendencia positiva continúe para 2020”, afirma Victoria Braathen, del Consejo de Productos del Mar de Noruega en China.

La trucha es la segunda especie más im-

El salmón es la especie principal en términos de volumen y valor de exportación, con 1,1 millones de toneladas exportadas por valor de más de 7329 millones de euros

portante, con 59.600 toneladas exportadas por valor de 374 millones de €. El volumen aumentó un 29% y el valor un 24% (71,5 millones de €).

Pesca extractiva

Para el sector pesquero, el bacalao es la especie más grande medida en términos de valor, con 181.000 toneladas exportadas por valor de 1.022 millones de €. El volumen cayó un 8%, mientras que el valor aumentó un 7% (66,7 millones de €) en comparación con 2018.

"La disminución en los volúmenes de exportación de bacalao se debe a la reducción de las cuotas desde los máximos para el bacalao en 2013. Por lo tanto, un aumento significativo en los pre-

cios de todos los principales productos de bacalao es una razón importante para el crecimiento del valor. La caída del volumen, hábilmente asistida por una corona noruega débil junto con el crecimiento de la demanda, explica el aumento de los precios", puntualiza Ingrid K. Pettersen, analista del Consejo de Productos del Mar de Noruega.

La caballa es la segunda especie capturada más grande, con 238.000 toneladas exportadas en 2019 (434,1 millones de €). Esto representa un descenso en volumen del 7% y un incremento en valor del 12% (41 millones de €) en comparación con 2018.

En 2019, se exportaron 349.000 toneladas de arenque, por un valor de 323,7 millones de €. El volumen aumentó un 20% y el valor un 21%, con 54,7 millones de € más respecto a 2018.

El fogueño es la segunda especie de pescado blanco más grande en términos de rendimiento de exportación, con 116.000 toneladas exportadas y 253 millones de €. El volumen aumentó un 9% y el valor un 18% (37,8 millones de €) desde 2018.

El eglefino es la tercera exportación más importante de pescado blanco, con 60.100 toneladas exportadas en 2019 (182,1 millones de €). El volumen cayó un 2%, mientras que el valor aumentó

un 5% (7,8 millones de €) respecto a 2018.

En la categoría de mariscos, las gambas son la especie más importante (16.100 toneladas exportadas por valor de 111,3 millones de €), seguida por el cangrejo real (2.000 toneladas exportadas por valor de 65 millones de €).

Productos del mar procesados

La exportación de bacalao seco salado en 2019 fue de 91.800 toneladas (486 millones de €) con lo que mantuvo el volumen de 2018, pero aumentó un 12% el valor (53,5 millones de €).

"Los bajos niveles de exportación del total del pescado salado, junto con un buen desarrollo en el mercado portugués, explican el crecimiento de alto valor para el bacalao, especialmente en la segunda mitad de 2019", indica Ingrid K. Pettersen, analista del Consejo de Productos del Mar de Noruega.

La exportación de pescado salado en 2019 ascendió a 23.400 toneladas por valor de 131,6 millones de €. El volumen cayó un 19% y el valor un 10% (14,9 millones de €) respecto a 2018. Las exportaciones de bacalao seco fueron de 5.600 toneladas por valor de 83,2 millones de €. El volumen cayó un 24%, mientras que el valor aumentó un 9% (6,8 millones de €). 

Comienza la temporada de skrei

El Skrei, el bacalao noruego gourmet, salvaje, y de temporada ya está disponible en las pescaderías y cadenas de distribución españolas. Este año, el Skrei ha comenzado su viaje antes desde las frías aguas del Mar de Barents hasta las costas Noruegas y por eso la temporada se ha adelantado, ya que normalmente hasta principios de febrero no podemos disfrutar en España de este manjar.

"La increíble y ruda naturaleza del Mar de Noruega y más al norte, desde donde viene el Skrei, son las que consiguen un bacalao tan especial, pero al mismo tiempo las que hacen que sea difícil predecir la fecha en la que el Skrei llegará a España. Este año, después de ocho meses de espera, ya podemos disfrutarlo en casa o en los restaurantes que lo incluyen en su carta de temporada", señala Bjorn Erik Stabell, director del Consejo de Productos del Mar de Noruega.

Desde enero hasta abril las poblaciones de bacalao atlántico viajan desde el Mar de Barents hasta las costas del norte de Noruega, donde la corriente del del Golfo -un río marino de agua cálida que bordea la costa-, calienta el agua a temperaturas más soportables, para desovar en el mismo lugar donde nacieron. De todos ellos, solo algunos ejemplares, los que cumplan con los más altos estándares de calidad, se ganarán el sello de Skrei. Sin embargo, al tratarse de pesca salvaje, hay muchos factores que hacen que no sepamos la fecha exacta en las redes de los barcos de pesca se llenarán de este nómada del mar, que nada miles de kilómetros lo que le confiere esa característica textura firme y jugosa, y que se ha ganado un lugar entre los amantes de la gastronomía de nuestro país. 

El sabor a mar del pescado no tiene precio

Asistimos al taller del sello de origen Crianza de Nuestros Mares en Madrid Fusión Reale Seguros. Dorada, corvina y lubina criadas en alta mar bajo este marchio fueron la base de unas recetas inspiradas en la cocina manchega y creadas por el chef Fran Martínez con dos estrellas Michelin.

*Texto y fotos:
Teresa Montero*

Madrid Fusión es un evento nacido para dar a conocer los últimos avances de la gastronomía, siempre en constante ebullición y regeneración. En este marco, se ha celebrado el taller de cocina organizado por el sello Crianza de Nuestros Mares con el cocinero Fran Martínez del restaurante Maralba (Almansa, Albacete) con dos estrellas Michelin.

Crianza de Nuestros Mares nace de la suma de los esfuerzos de los principales operadores de nuestra acuicultura en doradas, lubinas y corvinas. Empresas que apuestan por la calidad, la frescura, la seguridad alimentaria y la sostenibilidad para diferenciar sus pescados de origen nacional frente a los que llegan de aguas lejanas, como las de los mares turcos o griegos.

Desde 2015, este distintivo de origen facilita al consumidor la elección de sus doradas, lubinas y corvinas criadas en mar

El sello Crianza de Nuestros Mares apuesta por la calidad, la frescura, la seguridad alimentaria y la sostenibilidad para diferenciar sus pescados de origen nacional frente a los importados



Fran Martínez, chef de Maralba, con dos estrellas Michelin, muestra una corvina del sello Crianza de Nuestros Mares en Madrid Fusión.

Desde que son extraídos del mar, los pescados de Crianza de Nuestros Mares tardan entre 24 y 36 horas en llegar a los distribuidores de la hostelería

abierto, en aguas españolas, en el mercado en 24 horas, y con calidad y frescura certificadas. Son un referente mundial de calidad, seguridad y sostenibilidad.

Precisamente y antes de encender los fogones, Martínez explicó que “cuando hablamos de sostenibilidad no nos referimos sólo a la sostenibilidad pesquera, nuestro restaurante también ha de ser sostenible”.

Maralba es un restaurante familiar en el que la cocina y la sala no están masificadas. Para ofrecer unos veintitantos cubiertos al día, cuentan con pocos trabajadores. “Hay que ser sostenible para ser rentable”, concluía el chef. Y es que la sostenibilidad en la cocina es un factor que va ganando peso en el sector gastronómico y que será imprescindible en un futuro cercano.

Frescura y origen nacional

El albaceteño se refirió también a la suerte de poder contar con las doradas, lubinas y corvinas del sello Crianza de Nuestros Mares. “Tenemos en la mesa de nuestro restaurante toda la frescura del pescado en 24 horas”, señalaba el cocinero. “Sin frescura no tenemos calidad. El sabor a mar del pescado no tiene precio”, añadía.

La frescura, clave para determinar la calidad de los peces, es insuperable en estas tres es-



pecies criadas por la acuicultura marina a pocas millas de nuestras costas. Desde su extracción del mar y hasta que llegan a los distribuidores de pescado de la hostelería, transcurren tan solo entre 24 y 36 horas gracias a un transporte optimizado y su perfecta coordinación con las salidas del mar. Los pescados de importación pasan entre cuatro y seis días de transporte.

Asimismo, se trata de unos pescados “con una grasa de gran calidad, que aporta sabor a las recetas” anotaba Martínez. Tienen todo lo que los mejores profesionales piden a un pescado, a su alcance todo el año. Es el origen nacional el que avala la confianza y garantía de estas doradas, lubinas y corvinas, que se sirven enteras o también fileteadas en bandejas.

Todas estas cualidades son posibles porque se siguen unos altos estándares de calidad en toda la cadena productiva, desde el nacimiento de los peces hasta su llegada a los puntos de venta. La excelencia en la trazabilidad es la máxima del distintivo Crianza de Nuestros Mares. En este recorrido, la cadena de frío está optimizada, nunca supera los cuatro grados ni desciende de los cero.

Es más, el poder contar con estas especies se hace necesario, explicaba el cocinero, porque “no tenemos tanto pescado y marisco en las lonjas”. Además, proseguía, “no todo el pescado salvaje que llega a

nuestras lonjas es bueno. A veces se encuentra destrozado por las redes, otras veces es demasiado delgado” o no cuenta con la infiltración apropiada de grasa y cuando llega a la mesa su carne está seca. “Según para qué receta se pueden usar unos pescados u otros. Tanto los frescos como los de crianza son buenos”, apostillaba Martínez.

Entrando ya en faena, Fran Martínez se ha decantado por la creación de platos con estas especies del sello Crianza de Nuestros Mares basados en productos típicos manchegos. De esta forma, la apuesta por la proximidad es total.

Una proximidad que en este caso fusiona y marida a la perfección pescados que han pasado toda su vida a pocas millas de las playas españolas y los mejores ingredientes de la alacena manchega, desde los ajos y el aceite de oliva hasta el pimentón o la miel, pasando por las hierbas aromáticas y el resto de componentes del recetario de esta región de gran tradición culinaria.

Pescados a la manchega

La primera receta fue corvina al pil pil, basada en el ajo y con hinojo; la segunda, con el membrillo como protagonista de un plato con dorada; y la tercera, lubina en escabeche.

En la corvina al pil-pil con hinojo, primeramente, se dora el ajo con aceite de oliva y aña-

La cadena de frío en todo el proceso productivo está optimizada, nunca supera los cuatro grados ni desciende de los cero



El pescado se deja reposar 20 minutos en sal para que su carne esté firme y su textura prieta

dimos chile fresco cuando el ajo esté dorado, también se puede usar seco aunque le da un matiz diferente.

Se coge la piel de la corvina y la carne gelatinosa de su cabeza y se hace un pil pil. “Me gusta estrujar el producto para sacarle el máximo sabor”, apuntaba el cocinero albaceteño. Después, se extrae el hígado de la corvina y se cuece con sake, mirin (condimento japonés dulce) y soja. El resultado es “un foie gras elegante que reduce el amargor y ofrece una potencia de sabor aumentado”, explicaba Martínez.

La corvina se corta a lo largo y se forma una pequeña trenza con los trozos y se cocina con aceite de oliva y sal solamente un par de minutos, a 65 grados con humedad, o con un horno muy suave, preferiblemente un horno de vapor.

El hinojo, que marida bien con el pescado y perfecto para caldo, se ha utilizado en dos versiones: salteado y en puré. Martínez lo hizo a la brasa y luego lo trituró para transformarlo en un gel “porque queremos tener sabor de brasa en nuestra receta” señaló. Añadió también un gel de perejil, que se escalda, para refrescar el conjunto.

El plato final quedaría montado con el puré de hinojo a la brasa y con el hinojo salteado como acompañamiento de la corvina que va napada con el puré de espinas, piel y cococha.

Tradición e innovación

La segunda receta, dorada con membrillo se sirve como entrante. Lo primero, es cocer el membrillo entero cortado en dados. Una mitad se saltea en la sartén y se usará de guarnición y la otra mitad se empleará para hacer un puré. Con la piel de la dorada y la cococha se hace el mismo proceso que la anterior receta.

Se prepara además un caldo, un fumet blanco, al que se le pone una bresa cítrica con piel de limón y de naranja, un poco de canela, las espinas del pescado, y un poco del puré de membrillo. Todo ello se cuece 30 minutos en una olla exprés. Se añade mantequilla para per-



Corvina

fumar el plato y zumo de naranja para refrescar el sabor de este caldo.

Se corta, no muy fino, una parte de la dorada. “No queremos cocerla, solo atemperarla a temperatura calentita, unos 30 segundos, que no esté fría”, apuntaba el cocinero. Previamente, se ha lavado en sal fina y dejado reposar un día o una noche para que se asiente la textura.

Otro trozo de la dorada se hace a la plancha. La emulsión resultante del jugo del membrillo, las espinas y las pieles de la dorada se coloca en un plato hondo y encima se incorporan los trozos atemperados de esta especie.

Se añade raíz de perifollo, en crudo y cortada muy finita. Su sabor es parecido a la castaña. Y se agrega también un gel frío con cilantro y la dorada a la plancha. Emulsionamos muy bien el caldo y añadimos el membrillo cocido, el cilantro y sus brotes y ya está lista y emplatada esta receta.

La intención de Martínez con este plato es mantener el sabor de la tradición, “pero innovando porque si no nos estancamos”.

Reposo en sal

El tercer plato es el más elaborado: lubina en escabeche. En primer lugar, se prepara el escabeche tradicional: con ajo, romero, tomillo dulce y picante, zanahoria, vinagre, vino blanco, cebolla y aceite. Si se usa un buen vinagre es conveniente ponerlo al final. Se escurren esas verduras y especias y añadiendo pimienta negra se hace con ellas un puré.

Lo que se va a hacer es modificar ese escabeche tradicional. “Queremos hacer un cítrico comestible, no que perfume”, avisaba el cocinero. Al escabeche se le añade jengibre, pasta de galanga (conocido como jengibre azul), cilantro y un poquito de zumo de limón. Se van a emplear una vez más todas las partes del pescado.

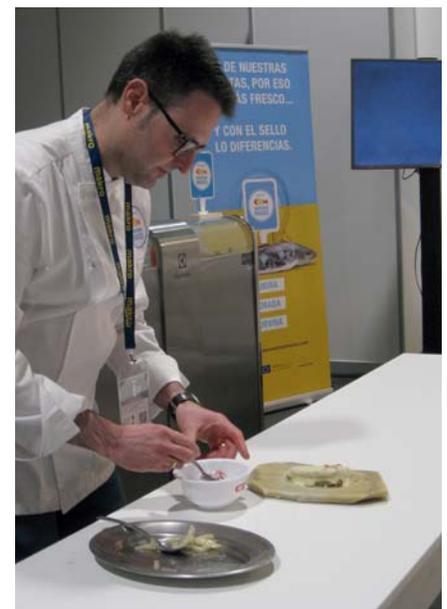
Se elabora después un fondo de lubina. Se dora la lubina en el horno y se le agrega tomate, que

se tritura y se obtiene un caldo de color rojizo. A continuación, se rehoga la pasta cítrica y las verduras del escabeche. Añadimos un pelín de leche de coco para darle un toque graso y se le incorpora el caldo de la lubina. Todo lo rehogado se tritura con una turmix y luego se emulsiona.

Este plato es muy fresco. La lubina se deja reposar durante unos 20 minutos en sal para que la carne esté firme y su textura prieta. “En boca es mucho más agradable”, explicaba Martínez. Por lo general, 20 minutos de reposo es suficiente, pero depende del grosor de la pieza. Si la lubina es de 2 kilos, lo recomendable es dejarla reposar durante media hora.

“Como se desea que la lubina tenga mordida, se corta en trozos más gruesos”, proseguía el responsable de Maralba, y se escabecha en el horno de vapor. Seguidamente se elabora un parfait (sorbete semi frío) hecho con los hígados de la lubina, mantequilla y chalota, para potenciar el plato.

Se ponen zanahorias fermentadas que aportan acidez, no han de estar crujientes. Se agregan también semillas de mostaza, que se



Las doradas, tras su primer mes de vida se alimentan a base de piensos fabricados con ingredientes naturales, de origen marino y vegetal

han blanqueado y se añaden unas gotitas de vinagre. Tras todos estos pasos, se modifica la textura del escabeche, ahora se puede comer a cucharadas.

Para emplatar, primero se coloca el escabeche y encima el puré de verduras, luego el parfait de hígados de la lubina y zanahorias y el pescado. Se añade también acedera, que es muy ácida. A cada cucharada se notarán matices diferentes. El hígado de la lubina deshidratado se añade rallado, lo que aporta un sabor potente. Y por último, se rocía con un poquito del aceite del escabeche, sólo unas gotitas, y unas semillas de mostaza.

Crianza marina

La crianza de la dorada del sello Crianza de Nuestros Mares se realiza, exclusivamente, en las aguas del Mediterráneo español y en las Islas Canarias. Los pescados reproductores empleados para la obtención de huevos viven en centros de cría en condiciones que replican el hábitat natural de la especie.

Las hembras de dorada ponen hasta dos millones de huevos por cada kilo de su propio peso. En su primer mes de vida, estas larvas se alimentan de organismos microscópicos vivos: rotíferos y artemia. Después, a base de piensos fabricados con ingredientes naturales, de origen marino y vegetal.

Cuando alcanzan el tamaño necesario para poder vivir en las aguas del mar abierto, las doradas son trasladadas allí y se desarrollan en enormes viveros, ocupando sólo el 2% de su espacio y pudiendo nadar entre las corrientes marinas naturales.

Desde que eclosiona el huevo, la dorada tarda entre 18 y 24 meses en alcanzar los 400 gramos. Y se comercializan ejemplares que van desde los 250 hasta más de 1.500 gramos.

Por otra parte, también la crianza de estas lubinas se desarrolla en aguas del Mediterráneo español y en las Islas Canarias. Al igual que las doradas, son alimentadas del mismo

modo y su existencia se desarrolla en espacios que reúnen las condiciones naturales de la especie. Cada hembra de lubina puede poner hasta 250.000 huevos por kilo de peso.

Sólo tras haber alcanzado el tamaño necesario para sobrevivir con seguridad en mar abierto son trasladadas hasta su madurez a este entorno, a unas instalaciones en las que ocupan solo el 2% del espacio disponible.

Desde que eclosiona el huevo transcurren entre 20 y los 24 meses hasta que alcanzan los 400 gramos. Y la talla comercial oscila entre los 250 y los más de 1.500 gramos.

Salinidad y temperatura

Por otra parte, para la crianza exitosa de las corvinas la temperatura es un factor importante y es vital lograr los niveles óptimos de salinidad. Se utiliza el mismo tipo de alimentación que para lubinas y doradas y su desarrollo y hábitat es igual también.

Las hembras de la corvina pueden llegar a superar el medio millón de huevos que, tras la fertilización, alcanzan un tamaño de unos 0,9 milímetros de diámetro. Con un año de vida, su peso se sitúa entre los 800 y 1.200 gramos. Y se pueden comercializar ejemplares que superan los tres kilos.

Destacar que el sistema de producción de estas especies se desarrolla bajo un doble marco normativo: la legislación europea y la norma de calidad del marchio, que añade requisitos extra a toda la cadena.

Bureau Veritas es la entidad que vela por el cumplimiento de la normativa específica del sello, y por controlar que éste sea portado solo por pescados criados en España por los operadores integrantes del distintivo. Estos son: Frescamar, Aquanaria, Geremar, Grupo Culmarex y Piscialba.

APROMAR, la Asociación Empresarial de Acuicultura de España, es la entidad que cen-

traliza el esfuerzo realizado por los miembros para poner en marcha del sello Crianza de Nuestros Mares.

Requisitos del sello Crianza de Nuestros Mares

Para poder ser distinguidas por el sello Crianza de Nuestros Mares, las lubinas, doradas y corvinas deben:

- Ser especies autóctonas de su zona de producción.
- Haber sido alimentadas, en exclusiva, con piensos autorizados en la UE y cuyas materias primas marinas hayan sido obtenidas de manera responsable (con un sistema de gestión ambiental y de buenas prácticas de manipulación y producción).
- Proceder de granjas integradas en una Agrupación de Defensa Sanitaria.
- Haber comprobado en los peces, a lo largo de su crecimiento y mediante analíticas regulares, la no presencia de anisakis.
- Ser criadas en granjas marinas optimizadas para minimizar el impacto medioambiental.
- Asegurar el origen y la trazabilidad del pescado, de manera exhaustiva, desde la cría hasta su comercialización. 



Corvina al pilpil con hinojo



Lubina en escabeche



Dorada con membrillo

La actualización de los datos científicos reporta mayor seguridad alimentaria

Toda la cadena de valor de los productos pesqueros y la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (AESAN) han coincidido en la necesidad de trabajar conjuntamente y actualizar las últimas evidencias y datos científicos, para que sus recomendaciones sobre consumo de pescado sean efectivas y no generen alarmas infundadas en la población. En una reunión, ambas partes han acordado promover las investigaciones que avalan el papel beneficioso del selenio en el pescado y que contrarrestan los posibles efectos adversos de los metales pesados.

En esta reunión con la agencia pública, el sector ha trasladado su total colaboración para solicitar a los distintos organismos europeos, como la Autoridad Europea sobre Seguridad Alimentaria (EFSA, por sus siglas en inglés), una revisión de las recomendaciones sobre el consumo de productos pesqueros teniendo en cuenta los últimos estudios y evidencias científicas, como la ratio "Selenium Health Benefit Value", HBV-Se¹, que permite una evaluación más realista del consumo de pescado. De lo contrario, ha apuntado el sector, "se corre el riesgo de llevar a la opinión pública a caer en un alarmismo general-

Distintos organismos europeos, como la Autoridad Europea sobre Seguridad Alimentaria (EFSA) piden una revisión de las recomendaciones sobre el consumo de productos pesqueros



Doradas de cultivo

zado y anular los evidentes beneficios de la ingesta de pescado en la dieta, asociados al desarrollo neurológico, la salud cardiovascular y la prevención de distintas enfermedades, incluida la obesidad infantil".

Durante la reunión, el sector también ha hecho hincapié en la necesidad de consensuar las informaciones sobre los productos pesqueros y ha recordado al organismo público que es el primer interesado en asegurar la calidad y la seguridad de sus productos. A este respecto, la reunión ha servido para poner el acento sobre el Grupo de Trabajo constituido en su día, con la participación de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), AESAN y los representantes de la cadena de valor del

sector pesquero, como herramienta de colaboración.

Un claro ejemplo de aplicación de esta colaboración, mencionado durante la reunión, ha sido el del nutriente selenio presente en numerosas especies pesqueras de gran consumo, y sobre el que existen sólidas evidencias científicas desde hace más de diez años. Desde el sector, se recalca y defiende que la legislación alimentaria debe actualizarse en base al progreso científico, de una forma objetiva y transparente.

Ambas partes han reconocido la complejidad de informar a la sociedad sobre cuestiones sensibles teniendo en cuenta el complejo y variado entorno actual de los canales de información y AESAN ha reconocido sus limitaciones en

El consumo de productos pesqueros es muy beneficioso para la salud cardiovascular

este ámbito, pero se ha comprometido a buscar vías para mejorar.

Incidir en los beneficios del consumo de pescado

De cara a entender correctamente la recomendación de AESAN, debe recordarse que lo beneficioso es consumir, al menos, de tres a cuatro raciones de pescado por semana, alternando los pescados blancos y azules; e incluso hay estudios que demuestran que, a tenor del balance riesgo/beneficio del pescado, se podría incrementar su ingesta hasta siete porciones semanales, a tenor de sus efectos beneficiosos para el organismo.

Respecto a estos beneficios, todos los eslabones de la cadena de valor de los productos pesqueros están de acuerdo en que éstos son un componente fundamental de una dieta equilibrada y entienden que promover su consumo equivale a fomentar una dieta saludable.

Entre sus múltiples propiedades nutricionales, el pescado destaca por su importante contenido en proteínas de alto valor biológico al contener todos los aminoácidos esenciales para el organismo. Cabe subrayar también su contenido en ácidos grasos poliinsaturados del pescado, con una proporción entre el 25% y el 45% en los pescados, entre el 30% y el 45% en los bivalvos y entre el 40% y 50% en los crustáceos. Estos ácidos desempeñan funciones importantes en el desarrollo neurológico de los lactantes, sin olvidar su efecto en la reducción del riesgo de sufrir enfermedades cardiovasculares.

Los productos pesqueros son igualmente una fuente rica y natural de vitaminas, tales como las del grupo B como B1, B2, B3 y B12, así como vita-



Stand de la Lonja de Ayamonte

minas liposolubles entre las que destacan la vitamina A, D y, en menor proporción, E. Y, del mismo modo, los productos pesqueros aportan elementos minerales fundamentales tales como el yodo, el cobre, el manganeso, el zinc y el selenio.

De manera resumida, el consumo de productos pesqueros es muy beneficioso para la salud cardiovascular – ejerce una acción vasodilatadora, regula la presión arterial, inhibe la formación de sustancias inflamatorias, coágulos o trombos, y contribuye a reducir lípidos sanguíneos como el colesterol y los triglicéridos-, y existen estudios que lo relacionan con un menor riesgo de padecer enfermedades degenerativas, así como determinados tipos de cáncer, como el de mama, páncreas, próstata, páncreas y colon.

En la reunión con AESAN han participado representantes de la Asociación de Cadenas Españolas de Supermercados (ACES), la Asociación de Fabricantes y

Distribuidores (AECOC), la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (Apomar), la Asociación Española de Mayoristas, Importadores, Transformadores y Exportadores de Productos de la Pesca y Acuicultura (Conxemar), la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos – Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca (ANFA-CO-CECOPESCA), la Asociación Nacional de Grandes Empresas de Distribución (ANGED), la Confederación Española de Pesca (Cepesca) y sus asociados (OPP Lugo, Opagac, Anabac, Asociación de Pesca, Comercio y Consumo Responsable de Atún Rojo y Asociación de Armadores de Pesca de Atún con Artes de Cerco), la Federación Española de Industrias de Alimentación y Bebidas (FIAB), la Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados (Fedepesca), la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) y Orpagu. 🌊

Proyectan la mejora de la calidad de los datos pesqueros que generan las subastas de las lonjas en Catalunya

Los datos sirven para generar estadísticas pesqueras y para hacer un estudio sobre el estado del sector y el recurso pesquero

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

El pasado día 1 de febrero, la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos (DGPAM) del Departamento de Agricultura de la Generalitat de Catalunya y el Instituto de Ciencias de Mar de Barcelona (ICM-CSIC), a través del Instituto Catalán de Investigación para la Gobernanza del Mar (ICATMAR), llevaron a cabo en la sede de la ICM una jornada informativa dirigida a las personas responsables de la subasta de las lonjas pesqueras y las personas que trabajan en la generación y el envío de las notas de venta, con la voluntad de profundizar en la mejora de la calidad de los datos que las lonjas pesqueras generan y transmiten diariamente a la DGPAM mediante las llamadas notas de venta.

Las notas de venta contienen el detalle de cada transacción económica que se realiza en primera venta de los productos pesqueros, con información como por ejemplo la identificación exacta de cada especie, su talla, la embarcación que la ha pescado, etc., y sirven para iniciar la trazabilidad de los productos pesqueros.

Ha sido modificado el sistema informático de generación de las notas de venta



La Dirección de Pesca quiere mejorar la calidad de los datos de las lonjas pesqueras

Los datos que las lonjas transmiten diariamente a la Dirección General de Pesca sirven para generar la estadística pesquera y hacer estudios sobre el estado del recurso pesquero y sobre el sector. Por lo tanto, son una herramienta fundamental para orientar la toma de decisiones de acuerdo con los ejes prioritarios de la Estrategia Marítima de Catalunya (EMC).

La Dirección General de Pesca convocó esta jornada atendida la gran dificultad para poder diferenciar las más de 150 especies que se desembarcan diariamente en los puertos de Catalunya, y poder dar herramientas para facilitar esta tarea.

Por otro lado, la jornada también sirvió para resolver dudas surgidas entre las personas responsables de las subastas a

Los datos son una herramienta para orientar la toma de decisiones de acuerdo con la Estrategia Marítima de Catalunya (EMC).

raíz del cambio reciente del sistema informático de generación de las notas de venta, de las estructuras de sus bases de datos y del envío de estas bases a la Administración. 

Agricultura valora en 11 millones de euros las ayudas para paliar los daños del temporal

El departamento constituirá mesas técnicas con representantes del sector de cada una de las zonas afectadas

*Texto y fotos:
Francesc Callau*

El pasado 27 de enero el consejo de dirección del Departamento se reunió de manera extraordinaria con afectados en Sant Carles de la Ràpita y Alcanar. Las visitas a zonas afectadas por el temporal y las reuniones permitieron analizar de manera más detallada los daños y decidir ya algunas de las medidas que se llevarán a cabo. Además de la valoración económica de los 11 millones de euros que se concretará a través de líneas de ayudas y préstamos blandos, los responsables del Departamento también anunciaron que se constituirán de manera inmediata unas mesas técnicas con representantes del sector que permitirán cuantificar de manera más exhaustiva los daños en función de los sectores.

La consejera Teresa Jordà explicó que todas estas reuniones han servido para ratificar que "tiene que haber acciones de inmediatez absoluta, que algunas ya se están llevando a cabo, y partir de aquí desplegar otras a corto y medio plazo". Muchas de las acciones que afectan el Delta se tratarán en la Mesa de Consenso del Ebro en el ámbito de Gobierno. Jordà quiso defender el sector primario en el Ebro porque "tiene un rol

**Ebro, Tordera y Ter:
las zonas con más
afectación agrícola y
pesquera**



La Administración junto al sector han analizado las repercusiones de los temporales acaecidos

importantísimo y representa el mismo latido del sur del país, y evidentemente, desde el Departamento lo defendemos a capa y espada", añadió Jordà.

También explicó que ya se están ejecutando las primeras acciones de limpieza del fondo marino dado que hay mucho material arrastrado por el temporal. Para Jordà, ahora la principal prioridad es que "se pueda salir de nuevo a trabajar en el mar con las máximas garantías y detectar todos los daños que una vez pasada la tormenta se vayan evidenciando".

En el Delta del Ebro, el temporal afectó 3.330 hectáreas de cultivo de arroz. También 35 mejilloneras malogradas de

“La prioridad es que se pueda salir de nuevo a trabajar con las máximas garantías y detectar todos los daños de las tormentas”

las bahías del Fangar y los Alfacs (31 mejilloneras del Fangar y 4 de los Alfacs). 🌊

La Generalitat ejecutará obras de emergencia en seis puertos catalanes por un importe estimado de 7 millones

En los puertos de Palamós, Sant Feliú de Guíxols, Blanes, l'Ametlla de Mar, l'Ampolla y las Casas de Alcanar, a causa la borrasca Gloria

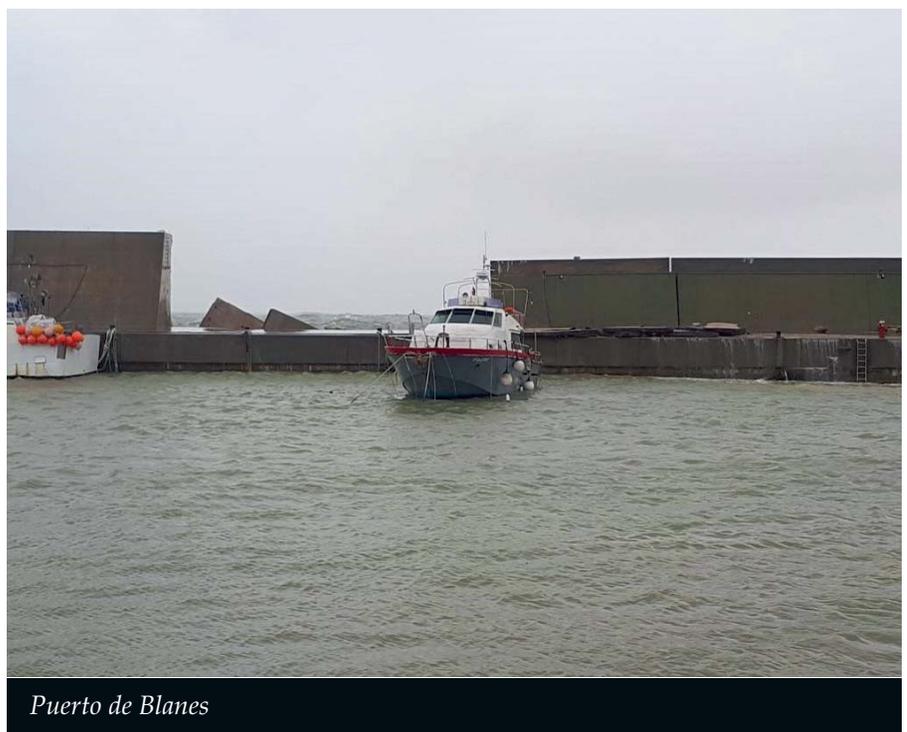
La empresa pública Ports de la Generalitat, adscrita al Departamento de Territorio y Sostenibilidad, llevará a cabo obras de emergencia por un valor estimado en 7 millones de euros en los seis puertos catalanes que han sufrido más daños a consecuencia de la borrasca Gloria.

El Comité interno y los técnicos de obras de Puertos de la Generalitat se reunieron el pasado día 24 de enero con carácter de urgencia para planificar las obras de emergencia a ejecutar en los puertos de las Casas d'Alcanar, l'Ampolla y l'Ametlla de Mar, Blanes, Sant Feliú de Guíxols y Palamós.

Palamós

La estación marítima es el edificio donde se hacen los controles de los pasajeros y de los tripulantes de los cruceros internacionales que hacen escala en el puerto de Palamós. El temporal reventó dos ventanas y el agua entró con virulencia dentro de la estación, provocando daños importantes en el interior. También se vio afectado un local donde hay los vestuarios de los estibadores. Ya empezaron los trabajos de limpieza de la estación marítima. Después, se hará una obra de emergencia para poder dar servicio tanto a los estibadores como a la actividad de cruceros que iniciará la temporada a mediados de abril.

Los diques y muros han sido los más afectados por la borrasca 'Gloria'



Puerto de Blanes

Además, se tendrán que reparar las naves de almacenamiento de Ports de la Generalitat.

Sant Feliú de Guíxols

En este puerto, el mar, ultrapasa el dique de abrigo, lo cual ha provocado desplazamientos de bloques de hormigón en la punta del dique. Se tiene que hacer una actuación de emergencia para colocar nuevos bloques de hormigón en el extremo del dique, junto a la bocana del puerto. También se tiene que reparar el faro, todo un símbolo de la villa. Además, se harán reparaciones menores de elementos auxiliares como por ejemplo, barandillas, parte de los pan-

talanes e instalaciones de suministros de agua y luz.

Blanes

La tercera alineación del dique de abrigo ha sufrido una afectación importante en el muro que afortunadamente no ha comportado daños humanos. La energía constante de los golpes de mar colapsó más de 20 metros longitudinales de muro e hizo un agujero en el rompeolas.

L'Ametlla de Mar

Una vez hecha la primera evaluación de los daños, se sabe que el fuerte oleaje y los ultrapasamientos han afectado par-

Obras de refuerzo van a ser encargadas para su reparación

tes del dique de abrigo y la parte final del dique en la bocana. Ahora, se hará un estudio técnico para actuar de emergencia y reforzar las piezas de piedra del rompeolas exterior del dique. También ha habido daños menores en el suministro eléctrico y muchos restos del mar por encima de los muelles, que ya se están limpiando.

L'Ampolla

El puerto ha sufrido muchos ultrapasamientos por el temporal y la zona portuaria se inundó por el incremento del nivel del agua del mar y por el torrente que bajó a causa de las fuertes tormentas. Una vez hecha una primera evaluación de los daños, se han detectado afectaciones estructurales en el dique de abrigo que afectan el muro de contención, la parte final del dique y el rompeolas exterior y a los muelles por lo cual se hará una actuación de emergencia. Las incidencias de carácter menor han sido las casetas de los pescadores con filtraciones de agua y daños estructurales, el suministro eléctrico, la pérdida de torretas de servicios y los restos de mar que ha llevado el oleaje por todo el puerto, motivo por el cual se han iniciado las tareas de limpieza. También ha habido dos embarcaciones hundidas.

Las Casas de Alcanar

Después de una primera evaluación, se ha visto que el dique ha quedado afectado a la parte final por lo cual se ejecutará una actuación técnica de emergencia aportada por un estudio técnico. El estudio indicará cuál es la mejor solución técnica para reforzar la parte del dique afectada. También ha habido una embarcación hundida y muchas afectaciones de restos del mar llevadas por el temporal que ya se están limpiando de la zona portuaria.



Puerto de l'Ampolla

Actualmente, Ports de la Generalitat tiene en licitación un proyecto para hacer un ensayo en una piscina de modelos del puerto y el estudio que se derivará, y que servirá para buscar soluciones en

un puerto que es vulnerable a los temporales. El objetivo es mejorar la agitación interior ante los temporales que afectan el puerto. 🌊



Puerto de L'Ametlla

Las instalaciones acuícolas de Balfegó resisten pese a la virulencia de la borrasca “Gloria”

La empresa de engorde reconoce considerables pérdidas de ejemplares

Las instalaciones acuícolas de Balfegó – empresa especializada en pesca, acuicultura y comercio de atún rojo del Atlántico y el Mediterráneo – resistieron a la virulencia de la borrasca Gloria, que registró olas de hasta 14 metros.

Balfegó atribuyó a las labores de mantenimiento y verificación regulares de sus instalaciones, desarrolladas por el equipo humano encargado de ellas. Balfegó ha querido destacar el trabajo de su equipo ya que “solo se visibilizan en ocasiones como la que hemos vivido durante las últimas horas”.

A pesar la resistencia de las instalaciones, la compañía reconoce que ha habido una fuga importante de sus ejemplares, que aún no pueden precisar por la falta de visibilidad en el mar. Por suerte, la inmensa mayoría de ellos escaparon escupidos por la parte superior de las piscinas, algo que celebran desde la empresa.

Balfegó prevé poder disponer de cifras aproximadas sobre el volumen de ejemplares perdidos en el plazo de una semana, una vez que aumente la visibilidad bajo el agua y los equipos de buzos de la compañía puedan constatar “in situ” el volumen de atún rojo existente, así como el estado de los que queden.

La empresa quiso mostrar además su solidaridad con todas aquellas personas y empresas que se hayan visto afectadas por el temporal, especialmente en las Tierras del Ebro. 

La compañía reconoce una fuga importante de ejemplares de atún



Instalaciones Balfegó



Ejemplares de atún que salieron desprendidos de las granjas de atún por la tormenta



FOR ALL YOUR ROPE NEEDS



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



El proyecto Mendes 2 posibilita a reducir la captura no deseada

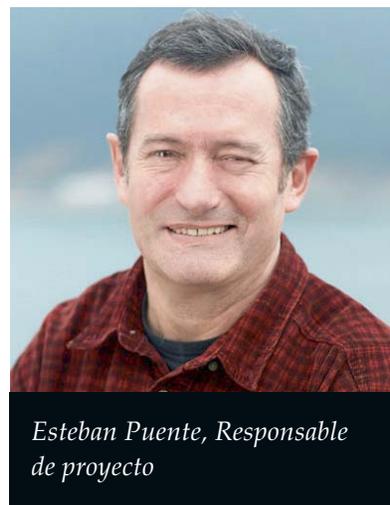
El proyecto MENDES 2, un proyecto que ha demostrado que el uso de dispositivos selectivos en las redes de pesca de arrastre contribuye a reducir significativamente la captura no deseada de especies pesqueras sujetas a Total Admisible de Capturas cuya explotación se busca que sea más sostenible. Liderado por AZTI en un consorcio completado con la Organización de Productores de Pesca Fresca del puerto de Marín (OPROMAR) y de la Organización de Productores de Pesca de Altura del puerto de Ondarroa (OPPAO), el estudio ha seguido un enfoque tecnológico y científico con el fin de proporcionar nuevas herramientas a las empresas pesqueras para optimizar la actividad de pesca en el marco de la regulación conocida como “Obligación de Desembarque” (OD), que deriva de una política promovida por el Parlamento y el Consejo Europeo para eliminar los descartes en la pesquerías europeas.

El proyecto cuenta con la colaboración de la Fundación Biodiversidad, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a través del Programa pleamar, cofinanciado por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP). Desde su comienzo en febrero de 2019, el proyecto MENDES 2 contempló una estrecha colaboración con el sector pesquero, con el fin de que los re-

sultados pudieran ser aplicados con la mayor rapidez posible.

El trabajo, tanto de ideación de soluciones técnicas como de pruebas de mar, se ha llevado a cabo a bordo de buques de pesca comercial y cuenta con la verificación del personal investigador de AZTI y de los propios pescadores. Se ha focalizado principalmente en jurel, merluza, gallos, bacaladilla y caballa -las especies más afectadas por la OD- y ha incluido pruebas experimentales de dispositivos selectivos en las modalidades de arrastre más practicadas en aguas del Cantábrico y del Noroeste Ibérico: arrastre a la pareja y arrastre a la baca.

En concreto, las pruebas de dispositivos selectivos han conllevado la evaluación de prestaciones de captura de las redes de arrastre habituales en las pesquerías equipadas con panel de malla cuadrada de 80 mm en diferentes posiciones en el copo de la red (plan alto y bajo), así como con un copo de malla cuadrada de 60 mm, como configuraciones alternativas al copo de malla



Esteban Puente, Responsable de proyecto

romboidal de 70 mm en las pesquerías de arrastre baca y a la pareja.

“Estas pruebas, han demostrado que en los buques de arrastre que operan a la pareja, un panel de malla cuadrada de 80 mm situado en la parte inferior del copo de la red permite reducir de modo relevante la captura de merluza por de-

Se ha llevado a cabo en las pesquerías equipadas con panel de malla cuadrada de 80 mm y con los de malla de 60 mm



Se ha comprobado que los sistemas tienen un impacto económico positivo sobre las empresas



bajo de la talla mínima de referencia para la conservación, es decir de la captura no deseada”, asegura Esteban Puente, coordinador de Tecnologías Pesqueras en AZTI.

De acuerdo con el experto, para el caso del arrastre a la baca, el copo de malla de cuadrada de 60 mm de luz de malla reduce muy sustancialmente la captura de merluza por debajo de la talla mínima permitida sin afectar a las captu-

ras de talla comercializable, un resultado que también se produce de forma especialmente destacable en el caso del jurel.

Sin embargo, estos efectos no han sido tan marcados en otros casos: “Un panel de malla cuadrada de 80 mm en la parte superior del copo de la red tiene

un efecto casi despreciable en la reducción de capturas no deseadas de especies demersales como la merluza y el gallo en arrastre a la baca, pero sí contribuye a reducir la captura de tallas inferiores a la mínima permitida en especies de comportamiento más pelágico como el jurel”, apunta Puente. 

Impactos y beneficios

A pesar de los resultados prometedores de las pruebas de dispositivo selectivos, MENDES 2 revela que su implantación tiene un cierto impacto económico para las empresas pesqueras por la alteración de capturas en otras especies comerciales menores; una consecuencia que el experto considera asumible si se tienen en cuenta los beneficios que aportan particularmente en el caso de la flota de arrastre a la pareja. “Este efecto podría ser asumible teniendo en cuenta la ventaja que supone la desaparición del coste asociado a la manipulación a bordo y a la gestión de capturas no deseadas en los puertos, así como un mejor aprovechamiento de las cuotas de pesca de las especies sujetas a la OD”.

En el caso de la flota de arrastre a la baca, la sola aplicación estricta de la OD sin ningún dispositivo selectivo generaría un impacto económico muy importante en la actividad económica de las empresas pesqueras en el largo plazo. El efecto de mejora del patrón de capturas de los dispositivos selectivos probados, aun siendo relevante en algunos casos y para algunas especies (copo de malla cuadrada), no parece que sería suficiente para contrarrestar



todo el efecto económico que supone la aplicación estricta de la OD.

Así pues, resulta necesario seguir avanzando en estas líneas de investigación para aumentar la selectividad en las artes de pesca y seguir reduciendo los niveles de captura no deseada de las flotas cuando las redes todavía están en el agua, evitándose así los costes asociados a dicha captura si fuera embarcada a bordo”, añade el experto. 

Los barcos utilizarán velas rígidas

La firma catalana Bound4Blue llevó a cabo un diseño final del aspecto que tendrá el Balueiro Segundo, el palangrero gallego que se convertirá en el primer barco moderno del mundo que utilizará una vela rígida para ahorrar combustible.

La imagen, cedida por la firma, muestra una recreación del buque actual (que faena en el Pacífico) con la vela instalada en la popa. Esta creación permitirá a la armadora reducir el gasto en gasoil en al menos 50.000 euros al año, además de reducir las emisiones contaminantes.

El Balueiro Segundo es un buque perteneciente a la firma del presidente de la Organización de Palangreros Guardeses (Orpagu), Joaquín Cadilla. La instalación fue en Perú, país que sirve de puerto principal al buque, y contó también con la participación de las firmas viguesas Insenaval y de Vicus DT.

El sistema creado por Bound4Blue llegó hasta Orpagu a través de la primera edición de la aceleradora del sector pesquero, la Fishing Accelerator.

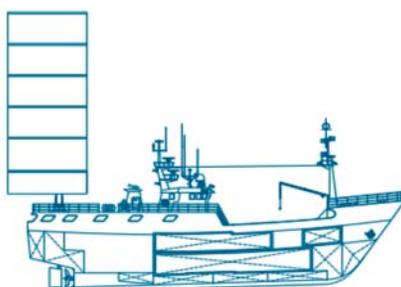
El transporte marítimo transporta más del 90% de la carga mundial gracias a una flota de más de 90.000 buques, la cual se renueva cada año con más de 2.700 buques.

Estos buques consumen entre 4 tn y 110 tn de combustible por día, lo que puede representar entre el 25% y el 85% de sus costes operativos, y una cantidad de emisiones contaminantes que resulta insostenible.

La tecnología de bound4blue es necesaria para que la industria marítima siga siendo económicamente competitiva mientras incrementa su sostenibilidad medioambiental.

Características del sistema

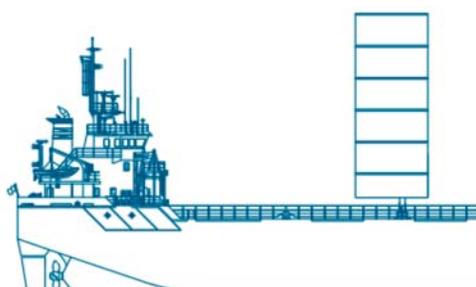
El sistema de bound4blue usa el viento - una fuente accesible, no contaminante y sin coste - como propulsión complementaria para buques para reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes asociadas. 



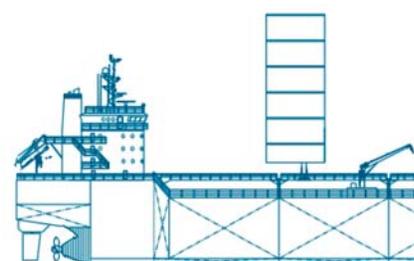
PESQUERO



FERRY



CARGUERO



TANQUERO

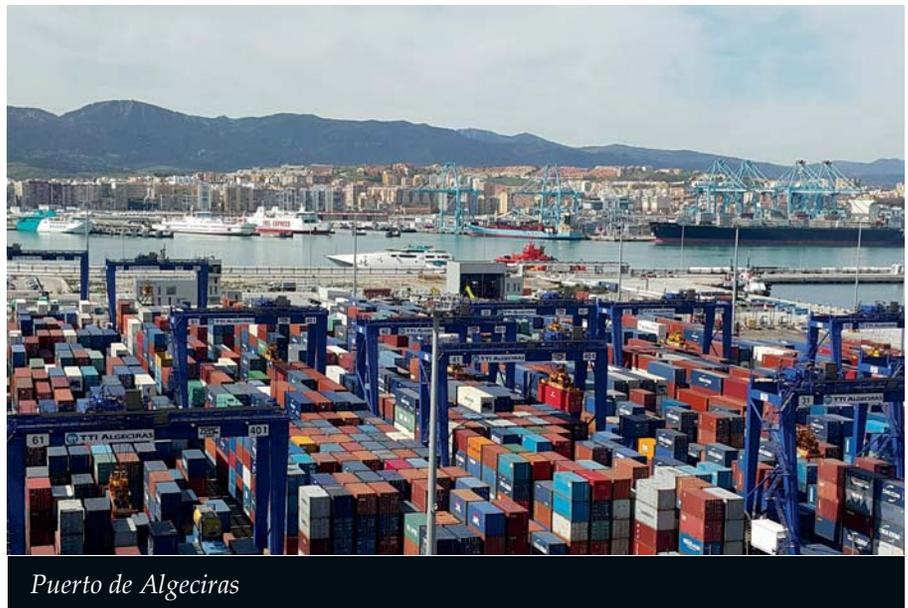
La Inteligencia Artificial ayuda a mejorar la seguridad, la eficiencia energética y la optimización de la logística

La aplicación de la Inteligencia Artificial en el transporte marítimo, con su análisis inteligente de datos, y combinada con otras tecnologías para compartir de modo seguro información en tiempo real entre todos los actores del sector, despunta en Latinoamérica. Tras los primeros escollos y reticencias, su implementación va en aumento, así como la mejora en la productividad y eficiencia.

*Texto:
Teresa Montero*

Como uno de los factores disruptivos que tomarán mayor relevancia en esta cuarta revolución industrial, la Inteligencia Artificial (IA) en la logística y el transporte marítimo viene desarrollándose desde hace poco más de media década.

Pero ¿qué es la IA? Se trata de una mezcla de sistemas sofisticados, big data y machine learning que toman datos y los analizan de modo inteligente. No solo ejecutan una orden prevista, como el software clásico, sino que -esta es la clave- los sistemas son capaces de aprender y de usar enormes cantidades de datos para saber dónde se falló anteriormente y actuar en consecuencia.



Puerto de Algeciras

La plataforma tecnológica TradeLens, de IBM y Maersk, interconecta a exportadores, navieras, operadores de puertos, transporte terrestre y aduanas, mediante el acceso en tiempo real a los documentos de envío de datos

Con los sistemas de navegación más avanzados, se está generando una cantidad cada vez mayor de datos sobre el rendimiento de los buques y la navegación. Los datos proceden, por ejemplo, de radares, cartas náuticas electrónicas, sistemas de piloto automático y otros sensores relacionados.

Y la IA permite analizar estos datos y la información generada y adquirir conocimientos que facilitan la toma de decisiones, en concreto, para ayudar a mejorar la seguridad, la eficiencia energética y la optimización de la logística.

Se promueve el uso de la Inteligencia Artificial en el transporte marítimo con el fin de mejorar la calidad de servicio, basán-

dose en la seguridad en operaciones de navegación y carga.

Leonardo González, director de IA de IBM, lidera IBM Garage en Latinoamérica, un procedimiento que integra los métodos de las capas de experiencia, de implementación global y el cambio cultural en un enfoque impecable y completo. Asegura que en el transporte marítimo una de las dificultades más simples de resolver con IA es el back office, es decir aquellas actividades administrativas imprescindibles para asegurar el correcto funcionamiento de una compañía.

"La industria marítima tiene una gran cantidad de papeleo, de trámites de back office, gente que tiene que hacer procesos

IBM Blockchain permite a múltiples socios comerciales colaborar al crear una única vista compartida de una transacción sin comprometer los detalles, la privacidad o la confidencialidad

manuales repetitivamente y que al final se traduce en tiempos de espera más largos y en errores", declaró González en una entrevista concedida al medio online Mundo Marítimo.

IBM comenzó a trabajar hace un tiempo en un proyecto con una naviera sudamericana que debía ejecutar una serie de procesos que demoraban 25 días y por los cuales debían pagar a terceros. Se empleó la metodología Garage y en tres semanas estuvo listo un primer piloto y esos 25 días disminuyeron a 25 segundos, con una efectividad del 99%.

Datos en tiempo real

La multinacional estadounidense añadió además, la plataforma industrial TradeLens desarrollada junto a Maersk y que permite interconectar a exportadores, líneas navieras, operadores de puertos y terminales, transporte terrestre y autoridades aduaneras, mediante el acceso en tiempo

La Inteligencia Artificial mejora la calidad de servicio en el transporte marítimo, basándose en la seguridad en operaciones de navegación y carga



Terminales de descarga

real a los documentos de envío de datos, lo que genera eficiencia operativa y análisis de datos en tiempo real. Actualmente, se procesan más de 10 millones de eventos cada semana en Latinoamérica.

Ciertamente, la capacidad de obtener una visibilidad más temprana de los datos para fines de planificación es realmente útil para los operadores de terminales.

La plataforma fue diseñada para promover un comercio global más eficiente y seguro, permitir el intercambio de información entre varios actores y además estimula la innovación y la transparencia en toda la industria. Está respaldada por los principales actores de la industria naviera global.

Seguridad y eficiencia

Además, TradeLens es una solución abierta y neutral para el transporte marítimo compatible con Blockchain, esto es, una base de datos distribuida y segura (gracias a un cifrado criptográfico) que se puede aplicar a todo tipo de transacciones.

Blockchain comprende un conjunto de tecnologías (P2P, sellado de tiempo, criptografía, etc.) que combinadas permiten a ordenadores y otros dispositivos gestionar su información compartiendo un registro distribuido, descentralizado y sincronizado entre todos ellos, en vez de utilizar las tradicionales bases de datos.

La información se transmite y guarda de un modo extremadamente seguro, respe-

tando la identidad y privacidad, gracias a claves criptográficas. No permite su alteración y es visible para cualquier participante de la red, añadiendo una gran transparencia.

Así, esta tecnología IBM Blockchain permite a múltiples socios comerciales colaborar al crear una única vista compartida de una transacción sin comprometer los detalles, la privacidad o la confidencialidad. Todos los miembros ganan compartiendo datos importantes. Blockchain puede jugar un papel importante en la digitalización del transporte marítimo global.

De este modo, la plataforma colaborativa TradeLens aprovecha los beneficios de la tecnología Blockchain, que se traducen en seguridad, confianza y eficiencia de la información, así como en un trabajo colaborativo de todos los participantes de la red logística.

No fue fácil

No obstante, no todo fue fácil para este caso de éxito de IA implementada en transporte marítimo en Latinoamérica. Fue duro convencer a gobiernos, a agentes aduaneros, "a clientes y a todos los actores, eso tomó mucho tiempo", manifestó González sobre los inconvenientes que todavía se presentan al trabajar con esta tecnología.

Algunos expertos concuerdan que hay varios retos en América Latina para apro-

Tras la incorporación de la naviera Containerships CMA CGM y MSC a la plataforma TradeLens, se estima que en ella estarán disponibles cerca de la mitad de los datos de la carga de contenedores en el mundo

vechar el potencial disruptivo de la IA como lo es la falta de financiación, poca divulgación y la limitación de datos públicos.

"En el caso blockchain, se empezó con cosas muy chiquitas. Muchos clientes pensaban en esto como un experimento", señaló González, quien cree que Maersk y TradeLens dieron el gran salto a nivel mundial, "porque fue algo realmente revolucionario y que funciona".

Así, el principal terminal portuario de Chile, Pacífico Sur Valparaíso (TPS), se ha sumado en 2018 a la tecnología TradeLens. Está funcionando con el envío en tiempo real de los eventos operativos, tanto embarque, descarga, gate-in y gate-out, que se derivan directamente al ambiente de producción de TradeLens.

Y son varios actores los que se están apuntando a TradeLens o evaluando hacerlo. Lo que está haciendo ahora Maersk es consolidar la plataforma, incorporando más actores a nivel mundial, siendo las navieras las que llevan el liderazgo.

Tras la incorporación de la naviera Containerships CMA CGM y MSC a la plataforma, se estima que prácticamente, la mitad de los datos de la carga de contenedores en el mundo estarán disponibles en TradeLens.

Lejos de países avanzados

A finales de 2019, son más de 50 los puertos y terminales en Latinoamérica que utilizan la plataforma blockchain de IBM y Maersk. Se encuentran cinco de las seis ma-

yores líneas globales de transporte de contenedores, representando más de la mitad de la capacidad global de embarcaciones.

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), cerca del 90% del comercio mundial tiene como origen y destino un puerto. Y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) indica que en 2018 la actividad de los principales puertos de contenedores de América Latina superó los 53 millones de TEUs (unidad de medida equivalente a 20 pies), llegando casi al 10% de la producción mundial.

A lo largo de las últimas décadas, la región ha experimentado un avance en la operación de sus puertos, incrementando la eficiencia operativa en más del 20%. Sin embargo, aún se encuentra lejos de países más avanzados.

Muchos terminales de todo el mundo recogen y procesan cantidades cada vez mayores de información a costes cada vez más bajos. Utilizan una combinación de tecnologías de la información para optimizar las operaciones portuarias, mejorar la eficiencia de su producción y mejorar las relaciones con los clientes.

Reticencias a la IA

No obstante, existen suspicacias sobre algunos aspectos de la IA, como las consecuencias de la automatización. Cabe recordar que en algunas partes del

mundo los trabajadores portuarios han paralizado sus operaciones en rechazo a la idea de implementar máquinas automatizadas, pues ven peligrar sus propios puestos de trabajo.

"Hay un estudio que dice que 120 millones de puestos de trabajos se van a tener que reinventar, pero la gente eso lo ve como algo negativo. Yo creo que ese es el gran desafío. No piensen que esto va a quitar puestos de trabajo, esto va a aumentar las capacidades, sea la industria que sea. Para eso hay que entrenarse, reinventarse", apuntó el líder de IBM.

Otro de los aspectos que genera rechazo frente a la IA es la utilización de datos personales o confidenciales. Pero en general, la legislación está mucho más avanzada sobre todo en Europa, que posee un reglamento general de protección de datos. En otros lugares están tomando ejemplo y han creado sus propios proyectos de ley, como en Brasil.

Sin embargo, una cosa es la protección de datos y otra cosa es la ciberseguridad. En este sentido, Brasil, México y Argentina van liderando, pero Chile se está quedando atrás.

Chile es uno de los países de la región más atrasados en cuanto a la implementación de IA. Leonardo González cree necesarios tres cambios para elevar la posición del país. Un cambio de política de gobierno de IA; en la formación



Vista aérea de sistemas de descarga en puerto

(reclama una mayor apuesta por el desarrollo de competencias); y el apoyo a startups relacionadas con esta tecnología.

Mejorar la logística marítima

A raíz de estas reticencias y en búsqueda de una mejor implementación de la Inteligencia Artificial en el sector marítimo, se están desarrollando estudios para buscar mejores soluciones y mayor eficiencia.

Existen proyectos como The Moral Machine Experiment, del Instituto de Tecnología de Massachusetts (Estados Unidos), que es una plataforma para reunir una perspectiva humana sobre las decisiones morales tomadas por la Inteligencia Artificial.

Y la naviera japonesa K Line anunció, el pasado octubre, un acuerdo con la Uni-



Barco mercante en plena actividad

versidad de Hiroshima, el Instituto Nacional de Tecnología Marítima, Portuaria y de Aviación (MPAT) y Marubeni Corporation para trabajar conjuntamente sobre investigación y análisis en logística marítima y condiciones de

mercado del transporte marítimo utilizando IA.

El propósito de la investigación es avanzar con el uso de distintos datos y tecnología existente para aumentar el aprendizaje de la IA, pudiendo afinar modelos predictivos para la logística marítima.

Según las entidades, el mercado del transporte marítimo es uno de los indicadores económicos más difíciles de predecir porque influyen varias condiciones sociales y de mercado.

Por este motivo, mediante la investigación, se promueve el uso de la IA con el fin de mejorar la calidad de servicio, basándose en la seguridad en operaciones de navegación y carga a servicios de alto valor agregado. 

Puertos latinoamericanos que utilizan la Inteligencia Artificial

Terminal Zárate. El primer puerto privado de Argentina, que cuenta con más de dos millones de m² de superficie. Dispone de tecnología y equipamiento de alta productividad para la operación de contenedores. Se ha sumado a TradeLens para lograr mayor agilidad, transparencia y velocidad en el acceso a información, así como para generar insights sobre los datos obtenidos para todo el transporte marítimo que pase por el puerto.

Terminal Puerto Rosario. Es el puerto multipropósito con mejor conectividad de Argentina. En sus más de 67 hectáreas cuenta con una amplia capacidad para almacenamiento de graneles sólidos y líquidos, además de una terminal de contenedores que fue recientemente ampliada con infraestructura y tecnología punta, incluyendo el scanner más eficiente de Latinoamérica.

Se trata del primer puerto en incorporar el sistema Revolver para el embarque y almacenaje de graneles a través de contenedores volcables -que ya viene incorporando Inteligencia Artificial-, y continúa su proceso de digitalización e innovación y se suma a TradeLens para utilizar la red blockchain para monitorear la carga y descarga de contenedores, brindando información en tiempo real a los actores de la cadena logística.

Terminal de Contenedores de Buenaventura. Principal puerto de Colombia que ofrece servicios de Cross docking, llenados, inspecciones, servicios exclusivos para el seg-

mento de café y azúcar, que representan casi el 30 % de las exportaciones por Buenaventura. Emplea TradeLens para el monitoreo de las transacciones de carga e interactuar más eficientemente mediante el acceso en tiempo real a los documentos de envío de datos, incluidos el Internet de las cosas (IoT) y datos de sensores que van desde el control de temperatura hasta el peso de los contenedores.

Puerto de Santos. Localizado en Brasil, es uno de los complejos portuarios más grandes de América Latina. Responsable del manejo de carga de un tercio de los intercambios comerciales brasileños, el primer socio, Santos Brasil, se unió a TradeLens para generar información sobre los más de 1.6 millones de TEUs que su terminal 'Tecon Santos' esperaba operar en 2019.

Terminal Pacífico Sur de Valparaíso. Es la principal terminal de contenedores de Chile y se convirtió en la primera entidad en Chile en utilizar TradeLens para mejorar los procesos tradicionales basados en papel. En ese sentido, los operadores de terminales la utilizan para obtener una capacidad visible y en corto plazo de los datos de forma segura y de rápido acceso.

San Vicente Terminal Internacional. Primer puerto de la región del Biobío y el segundo terminal en Chile en unirse a la plataforma TradeLens para el intercambio de datos operacionales entre los distintos segmentos de la cadena logística. 

Sube la pesca fresca en Vigo, pero baja el congelado

La Autoridad Portuaria de Vigo ha dado a conocer los resultados del 2019 en el que la evolución de la pesca fresca presenta un crecimiento del 7,98% en cuanto al volumen de venta y del 4,52% en su valor. No obstante, el tráfico de pesca congelada cerró el año como el segundo por detrás de los automóviles pero descendió un 9,48 % hasta las 563 309 toneladas, frente a las 622 312 del año 2018.

Enrique López Veiga, presidente del Puerto, excusó la cifra afirmando que todavía no se han podido recuperar los tráficos perdidos que ahora se dirigen Leixões y que acaban llegando a la industria viguesa por carretera. Señaló que todavía hay reticencias por parte de los operadores. Otros motivos que también habrían colaborado a este descenso en el comercio de pesca congelada sería el desvío del tráfico de tónidos desde Seychelles hacia Centroamérica para su transformación, en vez de en Vigo. López Veiga también adujo que el tráfico se pudo resentir por la reciente tarjeta amarilla de la Comisión Europea a Ecuador.

El comportamiento de la pesca fresca fue mejor en 2019. En el mes de diciembre la lonja sumó 10 940 toneladas, un 7,98 % más. En el acumulado de todo el año, se descargaron 19 803 toneladas, un 2,09 % más. Cabe recordar que aún no se ha descontado el efecto de contabilidad del mejillón.

En términos de mercancía general, el puerto terminó muy igualado a 2018. Se movieron 3,77 millones de toneladas, un 1,26 % más. El número de contenedores movidos en Guixar descendió un 2,04 % y el tráfico de buques cayó un 2,9 %, con una total de 1677 barcos en 2019.

Respecto a las cifras económicas, el Puerto de Vigo logró anotarse 1,4 millones de euros después de impuestos, lo que supuesto pasar a una escala mayor de aportaciones a Puertos del Estado y el fondo de compensación. 

En el mes de diciembre la pesca fresca en lonja sumó 10.940 toneladas, un 7,98 % más



Puerto de Vigo, con todas sus infraestructuras.

Ascenso vertiginoso de China

La sorpresa en 2019 la hizo la República Popular China, que ha ascendido al tercer puesto en el ranking de tráfico por países. El número uno lo ostentan otros puertos de España y el segundo Francia, por la conexión de la industria del automóvil.

Pesca congelada, metales y maquinaria son algunos de los capítulos que han ayudado a elevar a China en el ranking, informó el presidente de la Autoridad Portuaria, que informó que las estadísticas no recogen de forma desagregada la naturaleza de la mercancía comerciada con el país. En total, el tráfico de contenedores con el país asiático creció un 31,50 % en 2019, lo que supone un total de 207 388 toneladas, de las cuales 151 356 son de descarga y 56 032 de carga. 

El Puerto de Huelva cierra 2019 como el año de mayor movimiento de mercancías de su historia con 33,8 millones de toneladas

La Autoridad Portuaria de Huelva ha cerrado el ejercicio 2019 como el año de mayor movimiento de tráfico de mercancías de su historia, con un volumen total de 33,8 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 2,54% y casi un millón más de toneladas con respecto al mismo ejercicio del año anterior.

Así lo ha dado a conocer, la presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, acompañada por el director del Puerto de Huelva, Ignacio Álvarez-Ossorio, quien han destacado este nuevo récord histórico alcanzado por el Puerto onubense, motivado por el buen comportamiento de los tráficos de graneles líquidos y de la mercancía general.

En cuanto a las cifras de movimiento de graneles, el director de la entidad, Ignacio Álvarez-Ossorio informó que se había registrado un acumulado de tráfico en 2019 de 5,7 millones de toneladas en graneles sólidos y de 26,6 millones de toneladas en graneles líquidos, y destacó el incremento de la mercancía general, que había alcanzado un total de 1,1 millones de toneladas.

En el capítulo de mercancía general, Pilar Miranda resaltó el incremento de tráfico registrado en el Muelle Sur, donde operan líneas de contenedores con el norte de Europa, Marruecos y Canarias, con unos datos totales de tráfico de con-

El volumen total de tráfico crece en un 2,54% durante el ejercicio 2019 en la dársena onubense



Pilar Miranda, presidenta de la AP de Huelva e Ignacio Álvarez-Ossorio, director del Puerto de Huelva.

tenedores en el ejercicio 2019 de 70.852 TEUS, lo que suponía un incremento del 2,6% con respecto a 2018.

Pilar Miranda, también destacó, dentro de los tráficos desarrollados en el Muelle Sur, las cuatro conexiones semanales de buques ro-ro y ro-pax, con carga rodada y pasajeros que conectan Huelva con las Islas Canarias. En este sentido, el número de pasajeros registrados por los ferrys de línea regular que comunican la península con el archipiélago, reflejaron un movimiento total de 43.244 pasajeros, lo cual representó un aumento del 15,3% con respecto al ejercicio de 2018.

En cuanto al tráfico de cruceros, la presidenta del Puerto de Huelva aseguró que durante 2019 se habían recibido un total de siete escalas, principalmente en el Muelle de Levante, con el fin de facilitar la visita de los turistas a la ciudad, y propiciar la llegada de me-

gayates que, aunque acudían con un menor número de pasajeros, son de un elevado poder adquisitivo, lo que revierte en generar un valor añadido a la economía de la ciudad.

Balance de un año de gestión

En relación con su primer año al frente de la entidad, Miranda señaló que su gestión estuvo centrada en aumentar el volumen de negocio “como motor económico del entorno, que generaba oportunidades de negocio y empleo, además de riqueza en el territorio”; en repercutir esos beneficios en los ciudadanos y en aumentar y mejorar las infraestructuras y servicios del Puerto.

En este sentido, destacó la importancia del acercamiento del puerto a la ciudad con el aumento del presupuesto hasta 200.000 euros destinados a la Convocatoria Puerto Ciudad del pasado año, con la que se han cofinanciado 72 pro-

Pilar Miranda: “Estoy muy satisfecha con los resultados, pero hay que seguir avanzando por el bien del puerto y de Huelva”

yectos de carácter social, deportivo y cultural de Huelva, Palos y el entorno, dando respuesta al 81% de las solicitudes presentadas. “Además -señaló Miranda- hemos colaborado con otras 76 entidades de Huelva y su entorno, patrocinando eventos de carácter social,

cultural y deportivo dentro de nuestra política de Responsabilidad Social y Empresarial”.

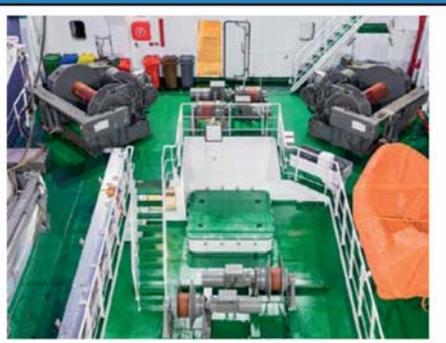
En relación con las infraestructuras que el Puerto de Huelva tiene en ejecución y licitación por valor de 120 millones de euros, la presidenta informó de los avances producidos en 2019 que harán que en 2020 se puedan culminar la mayoría de los proyectos: “Encaramos un nuevo año en el cual tenemos un volumen de inversión muy significativo, con proyectos en los que se ha venido trabajando y que van a iniciarse próximamente, como la nueva línea feeder de Maersk que comenzará a funcionar en febrero”.

En este sentido, informó de que en 2020 se culminarán la mayor parte de las

obras que se han puesto en marcha como la remodelación de la Avenida Francisco Montenegro, la Ciudad del Marisco o la rehabilitación del Monumento a Colón, se avanzará en las obras de ampliación del Muelle Sur y se iniciarán otras, como las obras del Hub del Frío, el edificio multifuncional del Muelle Sur o el proyecto de urbanización del Muelle de Levante.

Según Pilar Miranda, la transformación del Muelle de Levante contribuirá a un mayor acercamiento de la ciudad a la ría y a estrechar las relaciones puerto-ciudad, con el objetivo de que la población onubense pueda disfrutar de las infraestructuras portuarias y de la ría del Odiel. 🌊

MAQUINARIA DE CUBIERTA



GRÚAS – MAQUINILLAS – PASTECAS – PESCANES – VÁLVULAS – GANCHOS – AUTOMATISMOS

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

Armón entrega el segundo barco de siete para Nueva Pescanova



Ponta Matirre

El Grupo Nueva Pescanova despidió en Vigo al buque “Ponta Matirre”, el primero de los nuevos cuatro congeladores de 32 metros de eslora para la pesca de langostino para su filial Pescamar en Mozambique. El “Ponta Matirre” es el segundo de los siete nuevos barcos que el Grupo Nueva Pescanova ha promovido en Armón para sus filiales de Mozambique y Namibia. El nombre del barco ha sido elegido por los propios capitanes de la filial, y responde a un punto geográfico en el corazón del banco de Sofala, el calade-

La construcción de los siete barcos se está realizando en las instalaciones de los Astilleros Armón en Vigo, y cuenta con una inversión de 42,5 millones de euros

ro de langostino salvaje donde opera el Grupo Nueva Pescanova en Mozambique.

El barco, un moderno tangonero congelador con capacidad para 22 tripulantes, forma parte del proyecto de construcción de siete nuevos buques con los que la compañía está renovando su flota pesquera en Namibia y Mozambique. Su nombre, “Ponta Matirre”, ha sido elegido por los propios capitanes de la filial, y responde a un punto geográfico en el corazón del banco de Sofala, el caladero de langostino salvaje donde opera el Grupo Nueva Pescanova en Mozambique.

Además de los cuatro congeladores para Mozambique, la compañía construye tres fresqueros, de 50 metros de eslora, que faenarán en Namibia para la pesca de merluza. El primero de ellos, el “Lalandii 1”, ya opera en la filial NovaNam desde el pasado mes de noviembre.

Todos ellos incorporan tecnologías punteras como motores de alta eficiencia energética, equipamiento que mejora las condiciones de procesado a bordo, así como las condiciones de trabajo y vida de la tripulación. Con este hito la compañía

afianza su compromiso, no solo por la creación de empleo local y el desarrollo económico y social en todos los países en los que opera, sino también por la sostenibilidad y conservación del medio ambiente a través de buques de nueva generación que reducen las emisiones e incorporan tecnologías de eficiencia energética de última generación.

Para su diseño se ha utilizado una herramienta pionera en el sector, la realidad virtual. La visualización previa del barco ha permitido la mejora constante en cada paso del proceso de construcción, favoreciendo así la eficiencia en el diseño y perfeccionamiento del buque.

Cuatro congeladores son para Mozambique y tres fresqueros, de 50 metros de eslora, faenarán en Namibia

Además de conseguir la creación de empleo local se avanza en la sostenibilidad y conservación del medio ambiente

La construcción de los siete barcos se está realizando en las instalaciones de los Astilleros Armon en Vigo, y cuenta con una inversión de 42,5 millones de euros, generando alrededor de 200 empleos en Galicia. Este es el contrato más importante que se ha hecho en España por una empresa del sector pesquero.

Pioneros en buques congeladores en los años 60

La innovación es una seña de identidad del Grupo Nueva Pescanova en todo el mundo. Muestra de ello es que en los años 60 la compañía puso en marcha una tecnología revolucionaria que permitió, por primera vez en la historia, la creación del primer barco congelador a bordo del mundo.

Los buques congeladores marcaron un antes y un después en el sector de la pesca a nivel mundial, ya que posibilitaron descubrir las mejores pesquerías del hemisferio sur y su evolución propició el mayor desarrollo mundial de la industria pesquera.

Realidad virtual: se ha utilizado la realidad virtual como herramienta para el diseño del barco en un inicio y como herramienta de mejora constante a lo largo de la construcción.

Eficiencia: el buque incorpora equipos de última generación y su gestión electrónica permite un alto rendimiento, disminuyendo consumos y emisiones. También se ha buscado el equilibrio entre eficiencia energética y buenas pescas

Calidad: Cuenta con un área de separación de By-Catch y desperdicio, sistema de enfriamiento del producto, y lavadora con agua y aire. La maquinaria dispuesta para la propulsión y equipos del buque son marcas de primer nivel a nivel mundial.

Seguridad: Se ha realizado una distribución de la maquinaria de cubierta tal que



Botadura del Ponta Matirre

agiliza y mejora la maniobra de izado y largado acortando los tiempos, reduciendo la exposición de los trabajadores de cubierta y aumentando la seguridad.

Así grupo Nueva Pescanova está avanzando en su proyecto de renovación de flota construyendo siete barcos en total. La inversión asciende a casi 43 millones de euros.

Premio internacional

Por otro lado, Scapa Wayfinder, construido por Armón y diseñado por MacDuff ShipDesign para el Consejo de las Islas Orcadas ha sido nombrado por Baird Publications Mejor Gran Buque Piloto 2019.

FICHA TÉCNICA BUQUE PONTA MATIRRE:

Tipo: Arrastrero Tangonero Congelador

Bandera: Mozambique

Puerto Base: Beira (Mozambique)

Clasificación: Bureau Veritas

Eslora Total: 32,10 m

Acomodación: 22 tripulantes

Potencia: 700 kw



El catamarán más avanzado del mundo de Naviera Armas, ejemplo de innovación

El fast ferry de Naviera Armas Trasmediterránea «Volcán de Tagoro», el catamarán más avanzado del mundo en su clase, ha sido premiado como mejor gran transbordador rápido en los Baird Maritime “Best of 2019” Awards, concedidos por la publicación especializada del mismo nombre, Baird Maritime. Desde su estreno el 15 de agosto de 2019, cubre con gran éxito la línea entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife.

Los expertos destacan, además de su velocidad y diseño exterior, «los lujosos espacios abiertos y amplias instalaciones, que están disponibles para todos los pasajeros». Además, enfatiza la zona para primera clase, «con acceso a un área privada para sentarse al aire libre que se extiende a través de la popa, desde el centro hasta la banda de estribor», como elementos elegantes y bien cuidados del novedoso buque.

El catamarán «Volcán de Tagoro» ha sido construido en los astilleros Incat Tasmania, reconocidos como pioneros de los grandes buques de alta velocidad. En el fallo del premio, la publicación destaca que «este es el último ejemplo de sus creaciones. Cuando se viaja en estos barcos, se aprecia rápidamente su velocidad, seguridad y comodidad. El buque ‘Volcán de Tagoro’ ilustra perfectamente las razones por las que Incat tiene, en la actualidad, una larga lista de pedidos».



Cuenta con un garaje en dos cubiertas para 215 coches y 595 metros lineales para carga rodada

Cabe recordar que la llegada, el pasado mes de agosto, del novedoso buque de alta velocidad constituyó, sin duda alguna, la gran novedad de 2019 en lo que a embarcaciones de alta velocidad se re-

fiere, tanto para la Marina Mercante española como para el ámbito europeo.

El impresionante catamarán «Volcán de Tagoro» cuenta con 111 m de eslora y tiene capacidad para 1.184 pasajeros, de ellos 155 en clase business y 16 tripulantes, así como un garaje en dos cubiertas para 215 coches y 595 metros lineales para carga rodada. Dispone de mejoras sustanciales en cuanto a rendimiento que incluyen una velocidad sostenida de 36 nudos, así como menor consumo de combustible y mejor estabilidad.

Tiene 111 m de eslora y tiene capacidad para 1.184 pasajeros, de ellos 155 en clase business y 16 tripulantes



La costa vasca albergará una zona de ensayo para aerogeneradores flotantes marinos

Las compañías eólicas se encuentran inmersas en una carrera sin descanso para abaratar costes y Euskadi quiere jugar un papel relevante en esta lid. La pugna se produce en el seno del sector y también contra las fotovoltaicas, estas últimas cada vez más competitivas. En esta pelea las compañías productoras de energía mediante aerogeneradores están apostando por emplazamientos que proporcionen un mayor rendimiento.

Todo indica que los parques eólicos en alta mar (offshore) cumplen este requisito, pero tienen un problema: ¿Cómo sujetar los enormes molinos en las profundidades del mar? Sencillamente, o no es posible o resulta carísimo. La solución pasa por colocar los aerogeneradores sobre plataformas flotantes y evitar así las cimentaciones en el lecho submarino.

Euskadi quiere ser un referente en ese enorme mercado. El EVE puso en marcha en 2015 frente a Armintza el Biscay Marine Energy Platform (Bimep). Situado a 1,7 kilómetros de la costa, dispone de boyas con equipos para testar la corrosión de los materiales frente a los embates del mar, entre otros sistemas de análisis. Ahora se quiere dar un paso más, ofreciendo a las compañías eólicas la posibilidad de que instalen estructuras flotantes y sus correspondientes aerogeneradores para probar su comportamiento en situaciones reales. Estarán conectados a tierra mediante cables submarinos que transmitirán a las dependencias del EVE los datos que se recaben en alta mar y que serán recogidos por las compañías que utilicen Bimep.

Se situará frente a Armintza (Bizkaia) y permitirá instalar dos molinos de hasta 170 metros de altura



Aerogeneradores marinos de Siemens Gamesa

La entidad pública acaba de recibir los permisos para la puesta en marcha de la zona de ensayos, Dispondrá de capacidad para dos plataformas y sendos molinos, con una potencia de hasta 5 MW, un diámetro de palas de 145 metros y una altura de 170 –la torre del Buen Pastor mide 75–. La base, cuya superficie fluctúa según los modelos, puede pesar entre 2.000 y 4.000 toneladas. No obstante, las dimensiones dependerán de las necesidades de las eólicas interesadas.

Industria auxiliar

La participación vasca en el proyecto ha sido relevante. Azti se ha hecho cargo de los estudios medioambientales. En el acondicionamiento del espacio han trabajado Zumaia Offshore –balizamiento– y la pasaitarra Ekocean.

Yago Torre-Enciso, director de Bimep, señala que ya hay una empresa, la vizcaína Saitec, que ha manifestado su interés en utilizar la zona de ensayo. Además, avanza que se está en conversaciones con otras empresas, entre ellas Nautilus, un consorcio formado por Tecnalía, Astilleros Murueta, Tamoin, Velatia y Vicinay, creado precisamente para el desarrollo de estructuras flotantes offshore, iniciativa industrial que certifica que Euskadi quiere estar presente en este negocio.

Torre-Enciso destaca que en Bimep se podrá testar el comportamiento de aerogeneradores y plataformas de tamaño real en las condiciones hostiles que se presentan en alta mar. "Para las empresas eólicas resulta clave que las turbinas no sufran y para ello –subraya– se han de diseñar bases que reduzcan al mínimo los vaivenes provocados por el oleaje".

Añade que Bimep supone una gran oportunidad para las compañías. "Si quieren saber cómo van a funcionar sus equipos, tienen que construirlos a escala real y llevarlos a alta mar. Esto supone disponer de un área que disponga de los permisos necesarios, lo que conlleva burocracia y tiempo. Además necesitan cables de conexión con tierra para transmitir los datos. En conclusión, les acarrea una gran inversión para un asunto que no forma parte nuclear de su negocio. Bimep les resuelve todos estos problemas a cambio del pago de un canon". En principio, las empresas dispondrán de un plazo de dos años para utilizar Bimep, aunque podría prorrogarse.

¿A cuánto asciende esta factura? Torre-Enciso prefiere no responder, para no dar pistas a la competencia, aunque reconoce que ésta es de momento escasa. En la actualidad, afirma que en Europa solo existen tres iniciativas parecidas. Dos de ellas son

La iniciativa ofrecerá a las eólicas probar plataformas sin cimentación a ubicar en alta mar, un negocio en ciernes pero al que se augura un gran desarrollo

privadas, en Noruega y Portugal; y la tercera radica en Nantes, promovida por una universidad.

En todo caso, avanza que el canon tendrá que resultar suficiente para amortizar el mantenimiento de una infraestructura que ha requerido una inversión de 20 millones de euros, el 75% aportado por el Ente Vasco de la Energía y el 25% restante por el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía del Ministerio de Transición Ecológica (Idae).

Japón y Escocia

A día de hoy existen pocos parques eólicos marinos flotantes. Entre ellos se encuentran el de Fukushima y el de Hywind Scotland. Este último, de 30 MW, cuenta con turbinas de Siemens Gamesa y es el más grande del mundo de esta tipología. Iberdrola, por su parte, a través de su filial norteamericana Avangrid adquirirá la energía producida por el primer parque eólico marino flotante de EE UU, denominado Aqua Ventus y promovido por la Universidad de Maine.

El director de Bimep asegura que la construcción de nuevos parques será imparable. "La energía eólica ha saltado de tierra a mar buscando vientos constantes y la po-

20 millones de euros han costado las instalaciones de Biscay Marine Energy Platform



El centro ensayos de Bimep acogerá un nuevo dispositivo flotante de generación de energía undimotriz

sibilidad de instalar máquinas más grandes. Además, en tierra este tipo de grandes máquinas provoca rechazo porque hay gente que no quiere tenerlas cerca. También resulta dificultoso mover por carretera palas que tengan 80 metros de longitud".

Torre-Enciso explica que en el mar no existen estos obstáculos. "La plataforma y el aerogenerador se pueden construir y montar de una sola vez en un puerto y remolcarlos con un barco al lugar de destino. Estas facilidades ofrecen la oportunidad de instalar máquinas más grandes y por tanto de mayor rentabilidad".

La extensión de este tipo de parques parece asegurada porque, como señala el director de Bimep, escasean los emplazamientos marinos con poca profundidad

que permitan cimentar las plataformas en el lecho. "En Europa tenemos el mar del Norte, con profundidades de solo 25 metros a 20 millas de la costa. En ese emplazamiento sí es posible fijar los aerogeneradores al fondo marino, pero lo normal es que las profundidades sean mayores y el reto es cómo instalarlos allí. La tendencia es utilizar bases que no requieren cimentación. Es una vía de reducción de costes que tiene sentido".

De hecho, señala Torre-Enciso, la costa vasca solo es apta para la eólica flotante. "Nuestra plataforma continental es muy estrecha, gana enseguida profundidad. El recurso de viento es suficiente así que, utilizando este tipo de instalaciones, sí hay oportunidades para desarrollar la energía eólica offshore".



Plataforma construida por la empresa Navacel

Referente mundial de la I+D en materia de energías renovables marinas

La plataforma vasca de ensayos marinos BiMEP (Biscay Marine Energy Platform) es una infraestructura que sirve para probar prototipos de captadores de energías marinas. Se encuentra en mar abierto, situada frente a la costa de Bizkaia, y cuenta con cuatro cables submarinos de veinte megavatios de capacidad simultánea conectados a tierra que sirven para que la industria pueda ensayar in situ, en condiciones reales, sus prototipos de aprovechamiento de las energías del mar. Pues bien, BiMEP, que ya tenía la autorización para el ensayo de dispositivos undimotrices (que convierten la fuerza de las olas en electricidad), acaba de obtener los permisos necesarios para realizar ensayos con "aerogeneradores marinos flotantes", convirtiéndose así -explican desde el Ente Vasco de la Energía- en "un referente mundial en la investigación de nuevas fuentes de energía renovable".

BiMEP anunció hace apenas unos días que celebrará su quinto aniversario el próximo verano "con capacidades de ensa-

yo globales únicas en Europa dirigidas a desarrolladores de tecnologías marinas". La plataforma de ensayos de energías marinas BiMEP (Biscay Marine Energy Platform) se encuentra situada en la costa de Bizkaia y ha recibido del Ministerio para la Transición Ecológica las autorizaciones que le permitirán instalar y probar nuevas tecnologías eólicas flotantes. "Tras finalizar el procedimiento de modificación de los permisos de ensayo con los que contaba hasta la fecha (dirigidos a dispositivos flotantes para la obtención de energía eléctrica mediante el movimiento de las olas), Biscay Marine Energy Platform podrá también acoger a partir de ahora para su ensayo -informa el Ente Vasco de la Energía (EVE)- hasta dos plataformas de cimentación flotante y sus respectivos aerogeneradores". La capacidad total eólica que se podrá ensayar en BiMEP será de hasta diez megavatios (10 MW). Esos ensayos serán compatibles con aquellos de energía de las olas que ya se producen en estas instalaciones. 

"La planta maremotriz de Mutriku alcanza los 2 millones de KW/h"

Se abrió en 2011 en el dique de abrigo y ahora inicia una nueva fase que permitirá a empresas instalar turbinas para testar su funcionamiento

Biscay Marine Energy Platform consta de dos áreas de actividad, la zona de ensayos en mar abierto de Arminza y la planta maremotriz de Mutriku. Esta última inició su andadura en 2011, ubicada en el interior del dique de abrigo del puerto, con una potencia de 299 kW. El equipamiento cumplirá este año dos hitos. El primero este mismo mes, en el que alcanzará los 2 millones de KW/h generados desde su puesta en marcha. El segundo será la apertura de la planta, propiedad del Ente Vasco de la Energía, a empresas privadas.

Yago Torre-Enciso se muestra orgulloso al explicar ambas efemérides. "Es una instalación que sigue rompiendo récords. Estamos ante un hito mundial, porque es la única planta que lleva funcionando desde 2011 ininterrumpidamente, salvo dos

meses por avería. En enero alcanzará los 2 millones de kilovatios/hora generados por energía de las olas y vertidos a la red. No hay ninguna otra planta en el mundo que haya logrado esta cifra", asegura el director de Bimep.

Torre-Enciso añade que ahora adquirirá una nueva importancia porque, además de producir energía, se potenciará la posibilidad de desarrollar I+D. "Hay empresas que quieren probar sus equipos porque hay varias líneas de investigación abiertas. Están interesadas en nuevos tipos de turbina que den mayores rendimientos, que sean de menor peso o más duraderas".

Torre-Enciso explica que el EVE dispone en Mutriku de catorce turbinas. Dos de ellas se pueden retirar para colocar en su lugar las de las empresas interesadas y así aprovechar los sistemas de monitorización de las primeras. De esta forma, las compañías analizarán los datos que se obtengan en situaciones reales. 

“¡Las mujeres y los niños, primero!”, una frase con historia

Texto y fotos:
Alberto López
Echevarrieta.

Posiblemente “¡Las mujeres y los niños primero!” sea la frase más angustiada del mundo de la navegación por cuanto tiene de preludio de tragedia. Su significado ha llegado a hacerse extensible a cualquier medio de transporte que se encuentra en condiciones extremas. Pocos saben, sin embargo, cuál es su origen, aunque imagino que la persona que me está leyendo alberga la sospecha de que la primera vez que se dijo fue en el preámbulo de una calamidad. Ciertamente así fue.

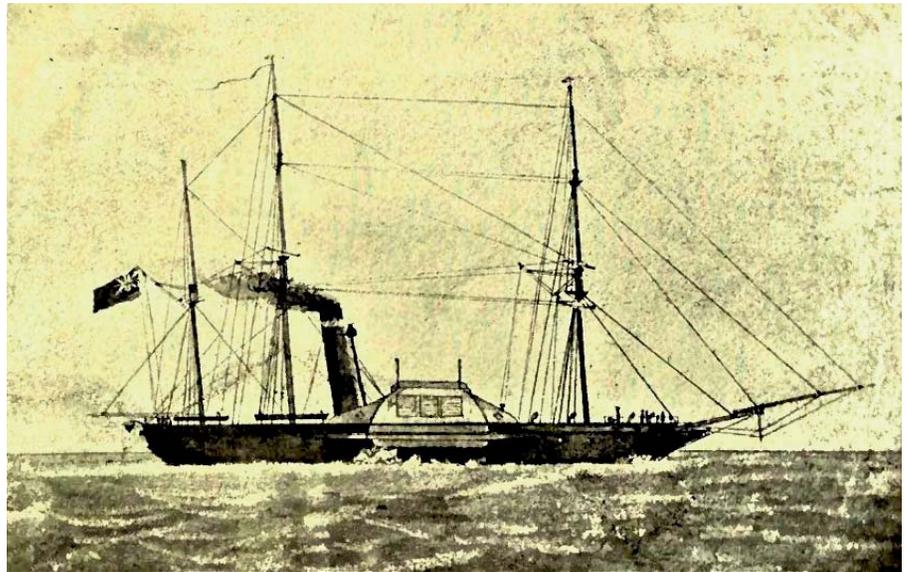
El Congo belga

Para entrar en el tema es preciso remontarnos a la época dorada de la colonización de África, cuando los estados europeos se disputaban el continente negro por sus riquezas naturales. En consecuencia, este mapa se fue parcelando para dar paso a la rapiña más extraordinaria que conoce la Humanidad. Alemanes, belgas e ingleses, sobre todo, fueron buscándose acomodo en un territorio aún por descubrir.

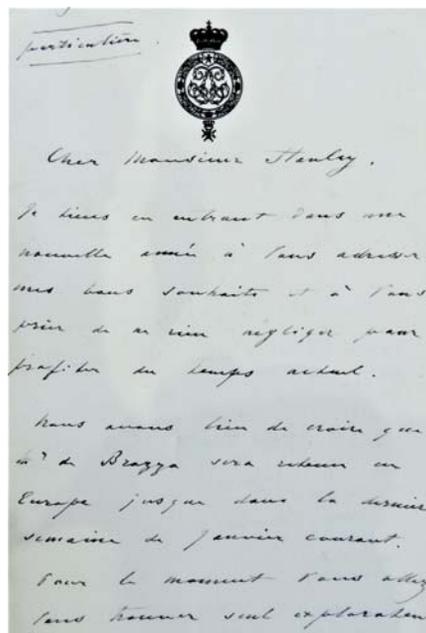
El siglo XIX se significó por la pasión que Europa sentía por África. Las crónicas de los aventureros que surcaban las selvas vírgenes se leían con fruición, como si de novelones se tratara. Hablaban de peligros, animales feroces, tribus salvajes que nunca habían visto al hombre blanco... También de leyendas que hacían presumir la presencia de tesoros incommensurables; oro y piedras preciosas preferentemente.

Los gobiernos de algunos países vieron allí una oportunidad increíble para enriquecerse, por

Se pronunció por primera vez en un naufragio ocurrido hace ahora 168 años



Aspecto que presentaba el buque Birkenhead.



Documento que prueba la relación que existió entre el rey Leopoldo II de Bélgica y el aventurero Stanley que se guarda en el museo de África, en Bruselas.

lo que algunos exploradores fueron tentados como guías e informadores. Leopoldo II, rey de Bélgica, fue uno de los principales esquiladores. Tuvo como asesor a David Livingston, un misionero cristiano que fue el primero en cruzar África en un viaje de cerca de tres años. Sus hazañas fueron recibidas en Europa con auténtica delectación y aún más las pistas que daba sobre la riqueza del subsuelo que recorría. El interés de Leopoldo II se desprende de las misivas que cruzó con Livingston y a las que hemos tenido acceso en el Museo de África, de Bruselas, donde se guarda una parte de lo que consiguió traerse el soberano de lo que se llamó Congo Belga.

Importancia marítima de Sudáfrica

Los británicos no se anduvieron por las ramas y en 1795 ocuparon el territorio comprendido entre el desierto de Kalahari y el extremo sur de África con la esperanza de asegurar su ruta marítima hacia Oriente contra los franceses. Ese mismo año se fundó la London Missionary Society, cuyos primeros representantes llegaron al poco a Sudáfrica fundando sus colonias bóers. Éstas emergieron inicialmente con

La fragata chocó contra un arrecife en el Cabo de Buena Esperanza

un marcado interés por la religión, la flora y la fauna del lugar, pero fueron transformándose hasta llegar al conflicto racial.

La situación empeoró en 1833 cuando el gobierno, que tenía problemas para defender las fronteras del terreno que administraba, liberó a los esclavos. El enfrentamiento entre colonos y autoridades fue un hecho, hasta el punto de que Livingston, por seguridad, trasladó a su familia a Ciudad El Cabo. El gobierno británico, en defensa del territorio, decidió enviar tropas para que controlaran la situación.

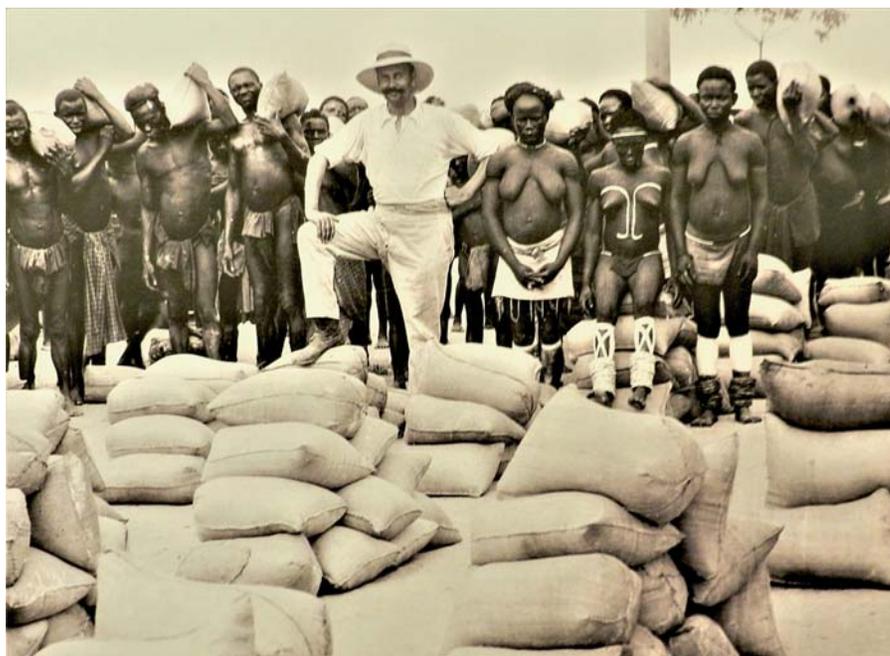
El traslado de la milicia

El 17 de enero de 1852 partió de Portsmouth el HMS *Birkenhead*, uno de los primeros barcos de vapor construidos con casco de hierro y que ya había sido probado haciendo un viaje al sur de Irlanda con gran satisfacción por parte de sus responsables. Era el navío ideal para el transporte de tropas al sur de África por el Atlántico, bordeando la costa occidental del continente.

Al mando del buque se puso al capitán Robert Salmond, un lobo de mar procedente de una familia que se enorgullecía de haber servido a la Royal Navy desde el siglo XVI, con Isabel I, la Reina Virgen como se la llamó, en el trono.

La expedición estaba compuesta por 634 hombres pertenecientes a distintos regimientos del ejército británico. Como la campaña iba para largo y en la creencia de que a algunos de ellos les podía interesar quedarse definitivamente en Sudáfrica, las autoridades dieron permiso para que algunos oficiales fueran acompañados por sus familiares más próximos, mujer e hijos preferentemente. La tripulación era, pues, muy heterogénea.

Murieron 445 hombres, salvándose todas las mujeres y los niños



Una muestra el espolio que se llevó a cabo en Centro-África por los países colonizadores.

El viaje transcurrió con normalidad. El 23 de febrero la nave se situó frente a Simonstown, en la Simon's Bay, próxima a El Cabo, ya en la última etapa de la travesía. Había gran expectación entre la tripulación, porque la distancia que quedaba hasta el destino era mínima y en poco más de un día pensaba desembarcar definitivamente dejando atrás las incomodidades del buque.

El desastre

Al día siguiente y con el tiempo a favor, el capitán Selmond ordenó levar anclas para hacer el último recorrido hasta la bahía de Algoa. La mar estaba en calma y el tiempo presentaba su mejor aspecto. Tal vez no repararon en el significado de Danger Point (Punto Peligroso) porque el barco, que seguía la costa a una



Las mujeres y los niños, primero

La tropa que transportaba el barco mostró una actitud heroica

velocidad de 8 nudos, no apreció el arrecife que escondían las aguas y se estrelló contra una masa rocosa. Era la madrugada del 26 de febrero de 1852, una fecha que ha quedado luctuosamente grabada en la historia de la Royal Navy.

Cientos de soldados que dormían en los compartimentos de proa apenas si tuvieron tiempo de reaccionar porque el morro del barco, la parte más afectada, se hundió sin remisión. El capitán trató de mantener en pie el resto de la estructura y formó un equipo para achicar agua en algunas zonas. Todos los esfuerzos resultaron insuficientes. Había que evacuar la nave.

La situación llegó a tal extremo que los propios soldados, conscientes de la desesperada situación por la que atravesaban, se aprestaron a bajar las lanchas de socorro. Sólo lo consiguieron con algunas, porque el resto presentó problemas de enredo por efecto del golpe.

“¡Las mujeres y los niños, primero!”

El capitán no perdió el control de la situación en momento alguno. Hizo formar a los soldados supervivientes. Todos, en posición de firmes y en medio de un dramático silencio, escucharon la famosa frase: “¡Las mujeres y los niños, primero!”. Llegó así el momento de la desgarradora y precipitada despedida.

Se produjeron escenas de un patetismo singular cuando las mujeres corrieron a abrazar

Los soldados fueron enviados desde el Reino Unido para sofocar una rebelión



La tripulación del Birkenhead espera su último momento



Desembarco de las mujeres y los niños



pescados LLORENTE S.L

mayoristas de pescado

fish wholesalers

vente de poisson en gros

BUREAU VERITAS
Certification



Distribución nacional e internacional

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

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

repartimos calidad y frescura

we distribute quality and freshness

nous distribuons la qualité et la fraîcheur

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

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

África vivía entonces el momento más codiciado por los estados europeos

a sus esposos que permanecían firmes como estatuas, mientras corrían gruesas lágrimas por sus rostros. La evacuación se llevó a cabo en orden dentro del caos producido por los daños materiales en el casco del navío. Gracias a aquella decisión, las siete mujeres y los trece niños que estaban a bordo consiguieron salvar sus vidas.

Robert Selmond, el capitán, consciente de que si los soldados se lanzaban al agua, instintivamente tratarían de asirse a las lanchas salvavidas sobrecargándolas, tomó una determinación. Sable en mano y en medio de un silencio sobrecogedor, hizo sonar su voz pidiendo firmeza y formación sobre la ya inclinada popa. La tropa le obedeció. El final era previsible para todos.

“¡Sálvese quien pueda!”

Los miembros de aquel Regimiento Real de Marines esperaron la consumación de la tragedia. Los restos del casco del navío fueron hundiéndose y con ellos sus ocupantes. Fue todo un ejemplo de valor.

En un momento determinado, cuando las barcas ya estaban lejos, Selmond agradeció a todos el arrojo demostrado y pronunció otra de las frases propias de estas situaciones: “¡Sálvese quien pueda!”. Fue su última orden. La salvación les llegó a algunos al aferrarse a tablones a la deriva. Otros intentaron llegar a nado hasta la orilla. Medio centenar se agarró al extremo de un mástil que sobresalía del agua al no haber mucha profundidad.

En el faro de Danger Point hay una placa metálica que indica: “En memoria de los que perecieron en el H. M. S. Berkenhead el 26 de febrero de 1852. La nave transportaba refuerzos para la octava guerra del Kafir. Golpeó contra un arrecife y se hundió al sur-oeste de este punto. Nueve oficiales, tres-



El triste momento de la despedida

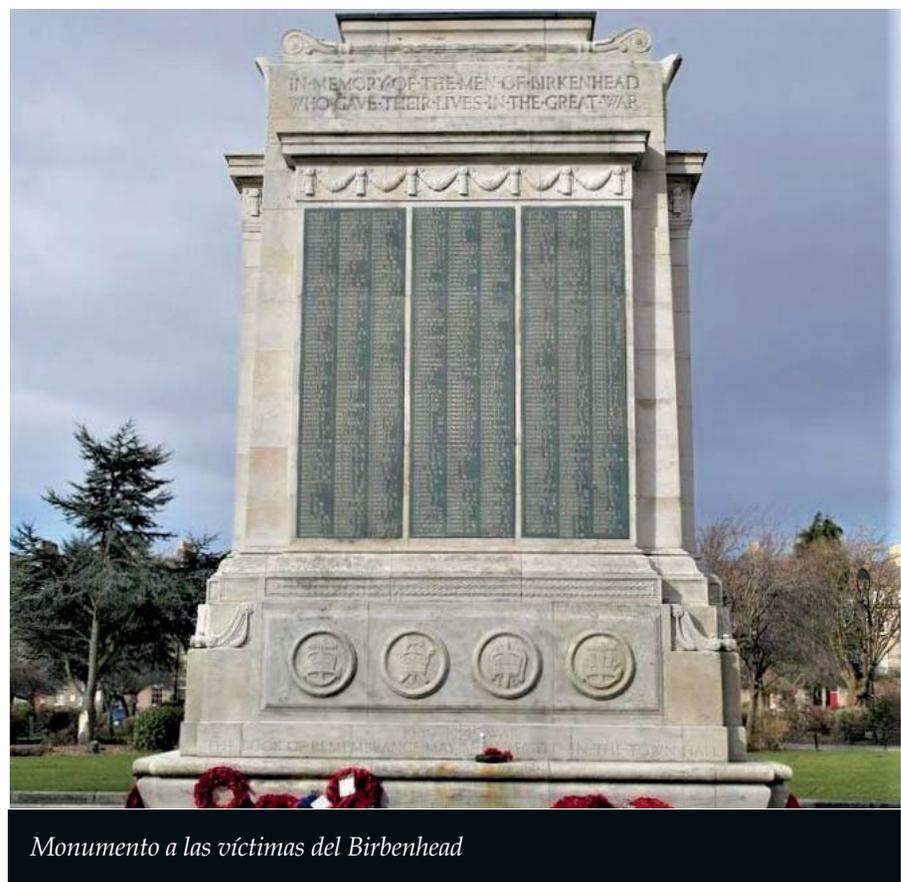


Placa conmemorativa existente en el faro de Danger Point

cientos cuarenta y nueve soldados de otros cargos y ochenta y siete miembros de la compañía del barco perdieron sus vidas. Todas las mujeres y los niños se salvaron”.

En total 445 vidas perdidas en un solo suceso. Se calcula que en el mismo lugar se han producido unos 250 naufragios en los que han perecido 2.500 personas.

Kiplig, el famoso autor de *El libro de la selva* y Premio Nobel de Literatura, en su poema *Soldado y marinero también* (dedicado al Regimiento Real de Marines), reconoce el sacrificio y ejemplo que dieron aquellos jóvenes que eligieron morir ahogados. 🌊



Monumento a las víctimas del Birbenhead

txikitasunetik handi

Landa eta itsasertz garapena
Desarrollo rural y litoral



Euskadi, auzolana, bien común

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO



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 PLANGINTZA
ETA ETXEBIZITZA SAILA

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE,
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y VIVIENDA