

# Europa Azul

Revista de la Mar

Marzo-Abril N.º 182 • 2021



“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...)



Alberto Echaluze

## Los pescadores se merecen más respeto

La Estrategia de Biodiversidad está previsto que se apruebe de forma inminente. No obstante, es difícil entender que no exista un reconocimiento hacia el trabajo que desarrollan los pescadores. A este paso con la normativa cada vez más limitante, la flota va a tener que marcharse a países terceros y a que existan más euroescépticos. No hay ninguna especie comercial que haya desaparecido de la mar, acaban de decirlo los máximos responsables de la FAO. La pesca no hay que verla como el problema sino como la solución. Desde el año 90, el sector pesquero redujo las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 40 por ciento. Es la proteína animal renovable que menor impacto tiene en la huella de carbono, mucho menos que muchos alimentos. Comer pescado salvaje contribuye a mitigar el cambio climático. Pero, pese a ello, no se reconoce su trabajo en la mejora de los caladeros que ha sido posible gracias a la menor presión pesquera y a los sacrificios que está realizando un sector que se ha desguzado en un importante número y que ha llevado también entre tanta normativa a cumplir a una reducción de un 50 por ciento del esfuerzo pesquero, en el Atlántico. Todo ello ha conducido a una mejora de un 50 por ciento más de poblaciones pesqueras, en el 2010, con unos datos prometedores para los recursos. De 5 a 62 especies se ha pasado en el cumplimiento del rendimiento máximo sostenible y un dato muy importante el 80 por ciento del pescado que se consume en el mundo procede de caladeros sostenibles.

Todo ello conduce a que se debe de valorar el importante papel seguido por el sector pesquero, en favor de la sostenibilidad hasta el punto que se ha trabajado, codo con codo, con las ONGS en buscar soluciones. Y, sobre todo no se mantiene la misma actitud con otros sectores marítimos hasta se puede sospechar que existe una injusta persecución contra el sector extractivo.

Por todo ello cabe pedir a las instituciones que reconozcan los progresos conseguidos en materia de sostenibilidad y protección medioambiental. Ante ello cabe solicitar también que se elimine de esta Estrategia de Biodiversidad la propuesta de limitación o derogación de la pesca de arrastre que trata de debatirse en la Comisión Europea. No se puede poner a la pesca siempre bajo la mirada catastrofista y muy alejada de la realidad pesquera. Los pescadores no arrasan los mares, aunque si tienen que enseñar y hacer convencer a los ciudadanos y a las administraciones que producen la proteína perfecta, la más saludable y con menor huella de carbono en su producción, alimentando a todo el mundo para conseguir un equilibrio entre la biodiversidad y el uso sostenible de los recursos. La ciencia está del lado pesquero y el estado de las poblaciones de pesca es cada vez mejor, dentro de un ambiente en el que los pescadores han sido modélicos en mantener el suministro de especies, en un sacrificio que nadie ha realizado. Es preciso difundir más esta extraordinaria profesión, clave en la cadena de valor alimentara. Sin duda el pescado debería valer más para compensar ese gran trabajo. Por ello, como trabajo "esencial" debería

ser considerado como prioritario para recibir las vacunaciones. Desde meses atrás, el sector pesquero reclama de manera unánime prioridad para la vacunación, ante las características del trabajo a bordo y su papel "esencial". Los motivos están justificados para los propios responsables de la patrona los sindicatos y el propio sector. El Gobierno, mientras tanto, se muestra receptivo, pero nada más. En las últimas semanas se han sucedido las peticiones de "vacunación prioritaria" para la industria pesquera. La demanda trasciende a segmentos y flotas, y se extiende a patronal y sindicatos. Es unánime. El sector considera que tiene motivos de sobra para reclamar que las vacunas contra la COVID-19 lleguen a los tripulantes cuanto antes, tras un año muy complejo en los caladeros. Un año en el que, además, el pescado no ha dejado de llegar a los mercados. Durante estos meses de pandemia se han registrado numerosos casos de tripulaciones contagiadas, tanto en bajura como en la flota de altura y gran altura, donde se han vivido episodios de gravedad que han obligado a diversos buques a atracar en terceros países antes del inicio de las campañas o, más grave aún en términos empresariales, en plena faena interrumpiendo la actividad. Las campañas pesqueras no se han paralizado, con lo que se deben respetar las condiciones en las que transcurre esta actividad para tener vacunadas a todas las flotas. Ese desconocimiento hace que no se le trate, de nuevo, en su justa medida, con lo que se debe de reivindicar un mayor compromiso en favor de nuestro sector pesquero, en cuestiones cruciales como las vacunaciones, y hacia el conjunto de servicios que presta a la sociedad. 🌊

**PRESIDENTE-EDITOR:** ALBERTO ECHALUCE OROZCO

**CORRESPONSAL GALICIA:** M BERA **CORRESPONSAL MADRID:** TERE MONTERO, **CORRESPONSAL CATALUÑA:** FRANCESC CALLAU **CORRESPONSAL ANDALUCIA:** JUAN MANUEL MORENO. **CORRESPONSAL CANTABRIA:** JUAN CARLOS BARROS **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](http://www.julioruizdevelasco.com)

**EDITA:** EUROPA AZUL S.L. **Administración:** Plaza de Unzaga 9-2. Tlfno movil: 619179516-60549776. 20600 EIBAR (Gipuzkoa)

**E-MAIL:** [info@europa-azul.es](mailto:info@europa-azul.es). **PAGINA WEB:** [www.europa-azul.es](http://www.europa-azul.es)

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

**E-MAIL:** [jruizdevelasco@telefonica.net](mailto:jruizdevelasco@telefonica.net)

**IMPRESION:** GERTU, Oñati (Gipuzkoa). **DEPOSITO LEGAL:** SS-228-90. **ISSN:** 1.130-1465.



## Entrevista 6 a 8

Sergi Tudela, director general de Pesca de la Generalitat.

## Europa 9 a 13

Cámaras de vigilancia de la discordia.

Opiniones de europarlamentarias y representantes institucionales.

## Euskadi 14 a 19

Campaña de verdel y de anchoa.

Balance de AZTI.

Anchoa, bocarte, boquerón.

## Opinión 20 y 21

¿Cómo se usa la financiación europea ?.

## Galicia 24 a 33

Entrevista a José Manuel Saavedra Amoedo.

Orpagu, nueva planta frigorífica.

Los aranceles del pescado de las Malvinas.

## Sector 34 a 38

Situación del sector atunero congelador en precios y vacunación.

## Acuicultura 40

Pérdida de la dependencia con las harinas de pescado.

## Andalucía 42 a 46

Polémica con el establecimiento de la Reserva Marina de Conil.

## Investigación 47 a 50

Repercusiones del cambio climático.

## Catalunya 51 a 55

Balance de Ports de la Generalitat.

Maribel Cera, elegida presidenta de la asociación de mujeres catalanas de la pesca

## 6 a 8

### Entrevista

## Sergi Tudela propone una exclusión de 400 kilómetros cuadrados de litoral catalán

El director general de Pesca y Asuntos Marítimos de la Generalitat de Catalunya, Sergi Tudela habla en una entrevista sobre los temas que gestiona la administración catalana en estos momentos. Entre ellos están la exclusión de cerca de 400 kilómetros cuadrados del litoral catalán a la actividad pesquera, la estrategia marítima de Catalunya o la puesta en marcha de varios proyectos de gestión, los cuales, hacen de este territorio una de las zonas líderes en materia de pesca sostenible en toda Europa. Precisamente uno de los puntos más calientes es la obligación de reducir del 7,5% de los días de pesca en el sector del arrastre para este 2021, de acuerdo con el Plan multianual, para las especies demersales del Mediterráneo Occidental, que marca la Unión Europea.



## 24 a 33

### Galicia

## Acerga pone en marcha un fondo de empleo

Acerga, la asociación creada en 2014 para gestionar de forma más equitativa y solidaria las cuotas de jurel y caballa, representa actualmente a 117 de los 147 armadores del cerco en Galicia. Su constitución como Organización de Productores en 2018 le ha permitido desarrollar numerosas medidas encaminadas a mejorar la actividad y promover la conservación de los recursos, así como el dar a conocer el trabajo que realizan. Esta apertura a la sociedad la han realizado a través de una original campaña de promoción en colegios y de un vídeo documental que se puede contemplar en su página web y en youtube. Otra de las iniciativas que han desarrollado este pasado año tiene mucho que ver con su apuesta por la pesca del futuro: la creación de una bolsa de empleo que conecta a trabajadores y armadores.



## Innovación 56 a 57

Siniestrabilidad en la mar.

## Empresas 58

Furuno expone nuevos productos.

## Astilleros 60 a 62

Grupo Calvo renueva su flota.

Zamakona cuenta con nuevos pedidos.

## Reportaje 66 a 70

La Compañía de las Indias Occidentales.

## Puertos 63

Puerto Violeta, el puerto de la igualdad.

## Cultura marítima 67

Nuevas piezas expuestas en el Museo Marítimo de Bilbao- Itsasmuseum.

**47 a 50**

## Investigación y Ciencia

### Presentado el estudio sobre impactos y riesgos del cambio climático en España

El cambio climático es el causante de toda una cadena de cambios a gran escala en los ecosistemas marinos, sus entornos y los sectores económicos próximos a la costa. Con 10.000 kilómetros de costa, España es uno de los países más vulnerables a los desastres derivados de la alteración del mar consecuencia de la crisis climática.



.El reciente estudio del Gobierno 'Impactos y riesgos derivados del cambio climático en España' avanza que todas las zonas marinas que rodean a nuestro país sufrirán sus efectos, pero no de la misma A día de hoy se han documentado efectos sobre el crecimiento, la supervivencia, fertilidad, migración y fenología de organismos pelágicos (que viven cerca de la superficie) y bentónicos (que habitan en los fondos). Esto supone daños para toda la cadena trófica: desde el fitoplancton y la vegetación marina hasta invertebrados y vertebrados.

**56 a 57**

## Innovación

### La siniestralidad en el mundo de la mar suma 228 fallecidos en 12 años

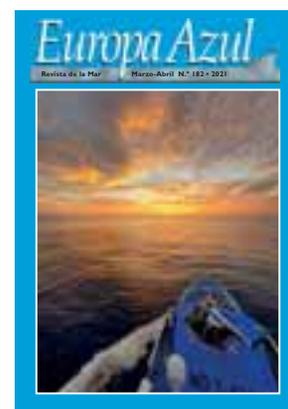
El Clúster Marítimo Español repasa los primeros 12 años de actividad de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) cuyo fin es prevenir la siniestralidad y garantizar la seguridad en la mar. La CIAIM cuenta con personal y medios propios adecuados para el desarrollo de su actividad, así como con la colaboración puntual de organismos y asesores técnicos especialistas. Por otra parte, el tipo de accidentes es muy variado, pero llega a calificar muchos de "casi cómicos, si no fuera porque en muchas ocasiones son trágicos".



El acumulado en estos 12 años es de 228 fallecidos, 60 desaparecidos, unos 200 heridos graves e innumerables heridos leves. A los daños personales hay que sumar los daños materiales, como los prácticamente 300 buques y embarcaciones perdidos, o los medioambientales. A pesar de lo abultado y grave de los datos, el secretario ha llamado la atención sobre el desconocimiento generalizado que existe en la sociedad referente a la siniestralidad en la mar.

## Publicidad

Protecnavi	2
Tvmac	9
Hydro Systems	11
Katiak-Thiele	13
Saja Indyna	23
Conservas Nardin	27
Vigo Service Marine	29
Industrias Ferri	33
Furuno	39
Saeplast	41
Nodosa	59
D.F.B.	63
G°V° Dpto Tptes	65
Norway Seafood	72



*La flota atunero congeladora navega por todos los mares del Atlántico, Índico y el Pacífico, principales caladeros de los túnidos que persigue.  
Foto Josu Astaburuaga*

**Sergi Tudela**, director general de Pesca y Asuntos Marítimos de la Generalitat

---

### “Planteamos como alternativa al arrastre la exclusión de 400 kilómetros cuadrados del litoral a la actividad pesquera”

---



*Sergi Tudela habla del proyecto de exclusión de 400 kilómetros cuadrados del litoral catalán a la actividad pesquera.*

El director general de Pesca y Asuntos Marítimos de la Generalitat de Catalunya, Sergi Tudela habla sobre los temas que gestiona la administración catalana encima de la mesa. La exclusión de cerca de 400 kilómetros cuadrados del litoral catalán a la actividad pesquera, la estrategia marítima de Catalunya o la puesta en marcha de varios proyectos de cogestión, los cuales, hacen de este territorio una de las zonas líderes en materia de pesca sostenible en toda Europa. Precisamente uno de los puntos más calientes es la obligación de reducir del 7,5% de los días de pesca en el sector del arrastre para este 2021, de acuerdo con el Plan multianual, para las especies demersales del Mediterráneo Occidental, que marca la Unión Europea. El gobierno de la Generalitat, de acuerdo con científicos y pescadores, ha presentado una propuesta diferente, que pretende evitar que los pescadores del arrastre, que ya se limitan a pescar 180 días al año en Catalunya, tengan que renunciar a más días.

## Entrevista

*Texto y fotos:*  
*Francesc Callau*

**¿En qué consiste la propuesta del gobierno de la Generalitat?**

Tenemos un reglamento europeo que está haciendo que cada año se cierre más el grifo y se reduzcan las posibilidades de pesca o los días que nuestra flota puede trabajar. Aun así, el mensaje que recibimos es el de poner encima de la mesa, alternativas que ayuden a recuperar los stocks, y de este modo limitar esta reducción del 7,5% para el año que viene o incluso, congelarla. Lo hacemos convencidos de que podemos cumplir con lo que nos pide la UE, pero también porque es bueno para nuestros recursos, los cuales están afectados, y los mismos pescadores saben que cerrar determinadas zonas será bueno por los recursos biológicos.

**¿Quién ha trabajado en esta propuesta?**

El mérito corresponde en primer lugar al sector pesquero, puesto que han estado trabajando de manera proactiva con los científicos, concretamente el ICATMAR (el Instituto Catalán de Investigación por la Gobernanza del Mar) que vendrían detrás en cuanto a mérito. La manera como se ha trabajado esta propuesta, hubiera sido impensable hace diez años y es testigo de una nueva manera de hacer las cosas.

**¿Qué criterios se han seguido a la hora de escoger las zonas cerradas del litoral?**

El reglamento europeo considera prioritarias algunas especies como el salmonete, la merluza, la gamba blanca y roja, la cigala, etc. Se han buscado zonas que fueran buenas para la reproducción de estas especies y para su reclutamiento. Los pescadores han puesto encima de la mesa sus propuestas basadas en su experiencia y los científicos han cuantificado el efecto sobre la población de las especies, que el valor fuese significativo y han validado estas propuestas. Esto se ha traducido en estas 18 áreas que significan 400 kilómetros cuadrados. Es una contribución muy

**“No se puede echar del sistema al 30 por ciento de la flota que trabaja en el Mediterráneo”**

importante que hacemos desde Catalunya, que canalizamos mediante la Secretaría General de Pesca del estado, hacia la Comisión Europea para que la evalúen y eventualmente la acepten.

**¿Si la Comisión Europea no acepta esta propuesta y decide seguir con la reducción del 7,5% de los días de pesca, este planteamiento se hará igual?**

Sí. Esto se hará igual. A finales de año, en la reunión del Consejo de Ministros sabremos si lo aceptan o no, puesto que lleva todo un proceso. El reglamento europeo dice que se tienen que poner sobre la mesa áreas para proteger los juveniles y ya lo estamos haciendo de manera muy generosa para que Bruselas entienda que el sector catalán está comprometido con la conservación, pero también es verdad, que estamos comprometidos con el sector pesquero. No se pueden ir sacando días de pesca como se ha estado haciendo en los últimos dos años, puesto que hemos llegado al umbral en el cual nuestra flota se puede ganar la vida. Vamos a hacer una gestión inteligente que nos permita recuperar los recursos sin malograr nuestro capital humano y empresarial.

**¿Cuándo entraría en vigor esta propuesta?**

Antes de entrar en vigor, esta propuesta la tiene que evaluar el comité científico de la Unión Europea, y esperamos que sea a lo largo de este año.

**¿Cómo hemos llegado hasta aquí?**

La revolución que está llevando a cabo la Unión Europea es la que había que hacer. Lo que pasa, es que nadie se esperaba que, apenas un año después de haber instau-

rado todo un modelo nuevo de gestión pesquera, desde Bruselas se haría la propuesta de cerrar el grifo de una manera muy estricta y significativa. Entendemos que lo que toca ahora es consolidar este nuevo modelo, y más, en un año en que el Covid ha dado una sacudida importante al sector. Hay un comisario nuevo, el lituano Virginijus Sinkevicius, seguramente más estricto de cara al Mediterráneo y no ha habido una buena pedagogía desde el estado hacia la Comisión Europea. No se ha explicado bien, que esta discusión de si reducimos un 7,5% o un 15%, no es lo mismo de si discutimos la reducción de las cuotas de las especies del Mar del Norte, que es la idea que ha acabado imponiéndose.

**¿El arrastre está al límite de su viabilidad?**

Nosotros no nos quejamos por quejarnos. Ahora mismo tenemos un 30% de la flota pesquera de Catalunya, 65 embarcaciones concretamente, que les toca el equivalente a menos de ciento setenta días de pesca al año, que es la línea de lo que se considera el umbral de la rentabilidad económica. No podemos echar fuera del sistema al 30% de la flota del arrastre de Catalunya. Esto es lo que hemos pedido a Madrid, que se lo replanteen, puesto que son los que negocian. Se tiene que hacer pedagogía en Bruselas, puesto que este año con muchas dificultades aguantaremos, pero si el año que viene vuelve a pasar, nos llevará a una reestructuración de la flota y no la queremos. Hemos pedido a Madrid que a la hora de redistribuir los días de pesca internamente, nadie quede por debajo del umbral de la rentabilidad.

**¿Cree que a este mensaje llega claro a Bruselas?**

La sensación que hay en el sector, es que aquí en Catalunya se han hecho siempre acciones por iniciativa propia y a veces sin contraprestación económica, paradas y vedas biológicas de uno o dos meses que en otros territorios no sucede y la sensación es que esto no se los ha recompensado. Es un tema de pedagogía, puesto que parece que a Bruselas le quede muy lejos el Mediterráneo.



*Catalunya presenta alternativas a la reducción de días de pesca al arrastre, como las zonas de exclusión pesquera.*

## ¿Y cómo lo harán?

Bruselas pide más compromiso con el recurso en cuanto a cotos de pesca y selectividad de los artes de pesca. Jugaremos a lo que nos pide Bruselas porque queremos que visualice que nuestro compromiso es real. Si que es verdad que los informes científicos apuntan a que el estado de los recursos no es bueno, y no estamos en contra ni como administración ni como sector a hacer esfuerzos, pero se tiene que hacer una gestión inteligente, puesto que en los últimos quince años ya hemos perdido la mitad de nuestra flota y no podemos perder ni una barca más.

## ¿Una de las herramientas de esta gestión inteligente son los planes de cogestión?

Evidentemente que sí. Esta es nuestra apuesta y más si nos referimos al marco competencial de la pesca del arrastre donde no tenemos competencias, pero sí que lo podemos hacer en aquellas pesquerías que se desarrollan en aguas interiores que son competencia nuestra o que son de marisqueo sea en las aguas que sea. Y aquí sí que hemos creado un nuevo modelo de cogestión pesquera, que la FAO pone como ejemplo, puesto que damos el poder a los principales actores. Creamos comités de cogestión representados por la administración, los sectores científicos, las ONG's y pescadores del territorio, que toman decisiones y somos el único territorio de Europa donde esto pasa. Y esto funciona bien, puesto que el pescador toma medidas que tienen sen-

## “Durante la pandemia tuvimos que asumir múltiples funciones para que la gente siguiera trabajando”

tido y que a la vez miran por la rentabilidad económica.

## ¿Actualmente cuántos planes de cogestión están en marcha en Catalunya?

En poco más de dos años, y desde que se aprobó el decreto de Gobernanza sobre la Pesca Profesional en Catalunya tenemos siete en marcha, el de la Sepia de las bahías de Roses y Pals, el del Pescado Azul de la Bahía de Roses, el de la Pesca Artesanal del Cabo de Creus, el del Sonso, el del Pulpo de la Costa Central, el del Pulpo de las Tierras del Ebro, y el del Cangrejo Azul de las Tierras del Ebro. Ahora lo que hace falta es consolidar estos antes de crear de nuevos.

## ¿Últimamente se ha publicado el primer balance de ejecución de la Estrategia de Gobernanza Marítima de Catalunya. ¿cuáles son las principales conclusiones?

La estrategia se aprobó en mayo de 2018 y por tanto, estamos entrando en el cuarto año. Esta primera evaluación alcanza el 2018 y 2019 y lo que vemos es muy positivo y estamos muy contentos. De las 89

líneas de las cuales consta la estrategia para el periodo 2019-2021, el 90% ya están comenzadas y ya se está trabajando. De hecho, el 60% de las cerca de 300 acciones para este mismo periodo, ya están no solo iniciadas, sino finalizadas, lo cual quiere decir que estamos trabajando a muy buen ritmo.

## ¿Podemos enumerar algunas de las acciones ya hechas?

Estamos creando las bases de la política marítima de Catalunya. Hemos creado la Red de Referencia Marítima de Catalunya que reúne más de 400 investigadores de todas las disciplinas marítimas de centros de investigación y universidades. Se ha creado el CATMAR (el Instituto Catalán de Investigación para la Gobernanza de Mar), que es el órgano de asesoramiento científico de la administración, en uso de nuestras competencias en investigación oceanográfica, que las teníamos transferidas desde el año 1982 y que hasta ahora no las habíamos utilizado.

## ¿Cuál será el siguiente paso?

La estrategia está avanzando y ahora entraremos en una nueva etapa con la aprobación del decreto sobre el Consejo Catalán de Cogestión Marítima, que será el órgano que hará la gestión adaptativa y ágil de la misma estrategia marítima y alcanzará todos los sectores económicos de la economía azul, de las universidades, de los sectores académicos y de las administraciones...

En atuneros congeladores productos TVMAC



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

**Fábrica y Oficinas:**

Zona Industrial A Revolta

Pousadoiro, s/n.

36650 CALDAS DE REYES • (PONTEVEDRA)

Apdo. 57 - Tel.: 986 565 180

Fax: 986 565 382

E-mail: [tvmac@tvmac.net](mailto:tvmac@tvmac.net)

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



# Cámaras de vigilancia de la discordia

Las cámaras a bordo de los barcos de pesca han levantado un gran debate en toda Europa. Lo cierto que en Galicia han generado la mayor huelga de los últimos años. Mientras tanto el Parlamento Europeo ha hecho una apuesta por la digitalización, la instalación opcional de cámaras y obligatoria en caso de acumular sanciones, la monitorización satelital de los buques, el refuerzo de la trazabilidad, el control de la potencia de los barcos o la armonización de sanciones, son algunas de las novedades de esta propuesta que incluye, por primera vez, el control de la pesca recreativa. La Comisión de Pesca del Parlamento Europeo ha dejado listo para su tramitación, en pleno, el informe sobre esta reforma con el apoyo de 23 de los 28 votos emitidos.

La reforma de este reglamento se inició en 2018 tras una propuesta de la Comisión centrada en resolver los problemas que tanto el Tribunal Europeo de Cuentas como una evaluación realizada por el propio gobierno europeo identificaban en la legislación vigente. En concreto se detectaban problemas derivados de las muchas excepciones que se aplicaban a nivel de estados miembros; la escasez y calidad de los datos en general; la inexistencia de medidas efectivas para controlar nuevas obligaciones como el desembarco de capturas no deseadas o por debajo de las tallas para deducirlas de las cuotas de pesca; las cargas administrativas que generaban estas disfunciones; un sistema de sanciones no disuasorio o la necesidad de crear sinergias entre el control pesquero y otras políticas adoptadas con

**La escasez de datos, la inexistencia de medidas efectivas para controlar nuevas medidas, justificación de la implantación**



*La flota artesanal gallega y asturiana protagonizaron el mayor paro de los últimos años*

posterioridad a la aprobación de este reglamento como las estrategias sobre el plástico, de mercado único digital o de gobernanza internacional de los océanos han sido las justificaciones para poner en marcha esta reglamentación. Los acuerdos alcanzados durante la tramitación se apoyan en un uso intensivo de sistemas digitales para seguir las actividades de los barcos, documentar las capturas y efectuar los trámites de registro y seguimiento de las mismas. Así, se introduce la concesión de licencias o registros obligatorios con elementos comunes.

Se ha abierto la puerta a la instalación voluntaria de circuitos cerrados de televisión en los buques, apoyada con incentivos. La voluntariedad se convierte en obligación para los buques que acumulen dos o más sanciones graves por incumplir la normativa sobre desembarcos de capturas no deseadas. La instalación será propiedad del armador del buque y su uso estará restringido a aspectos de control de capturas evitando intromisiones en aspectos de estrategia industrial o intimidad de las tripulaciones. Los resultados de esta medi-

da se revisarán a los cinco años de su entrada en vigor.

El nuevo reglamento refuerza las medidas poder seguir el rastro a una captura desde que sale del mar hasta que se consume (trazabilidad) reforzando las herramientas de seguimiento y precisando algunos conceptos como el de "lote". Además, los buques deberán incorporar un sistema digital de seguimiento de los buques (Vessel Monitoring System) con el apoyo financiero del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca. Esta baliza digital es también un factor de seguridad para los tripulantes del buque.

## Huelga en Galicia

Junto a ello, se revisan los márgenes de tolerancia de las capturas por especies poniendo coto a las excepciones y se refuerza el control de la potencia de los motores si utilizan redes de arrastre y de cerco siempre que el buque rinda más de 221 caballos de potencia y opere en zonas sujetas a restricciones sobre las capacidades del motor.

Además, el nuevo reglamento armoniza el sistema de sanciones en la UE, aumenta la lista de infracciones, y homogeneiza su aplicación.

La Federación Gallega de Cofradías de Pescadores que convocó una huelga, de una jornada, para toda la flota artesanal remitió una carta al presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez, en la demandaba su apoyo a “la lucha por el reconocimiento del sector y en la no criminalización de este a través del apoyo a la normativa europea”, en referencia a la reforma del Reglamento de Control. Los pescadores informaban a Sánchez la “enorme incidencia” que el paro de la flota tuvo en Galicia a petición del sector que “quiere buscar todos los apoyos posibles para que España nos defienda ante Europa”. “En Galicia somos casi 4000 embarcaciones de pesca artesanal, trabajamos cerca de la línea de costa, casi siempre dentro de las rías y en embarcaciones sin dispositivos eléctricos y sin puente en muchos casos”, remarcan desde la organización. Recordaban una visita de Clara Aguilera. “Cuando la eurodiputada visitó Galicia el año pasado, acogimos su visita como una deferencia a nuestro sector y, sobre todo, hacia el Con-

sejo Gallego de Pesca donde vino con intención de contar las principales líneas de lo que iba a ser su informe sobre la modificación del reglamento citado a solicitud de las autoridades europeas”, destacan desde la Federación, que añade que “lo que pensábamos que iba a ser una ventaja para nosotros, pues disponíamos de una española conocedora de la pesca andaluza y del Mediterráneo, se tornó en la peor de las consecuencias pues en ningún momento se mostró predispuesta a conocer la pesca artesanal en Galicia y las condiciones en las que trabajamos”.

### Asturias se sumó también

Para los pescadores gallegos, “al control efectuado por los propios vigilantes de las cofradías en muchos casos se suma el control de las autoridades gallegas, locales, autonómicas y nacionales que hacen que nuestra profesión en el mar cada vez esté más burocratizada”, destaca la organización. En la ría de Vigo los bar-

cos mostraron su unidad con consignas contra la gestión de las administraciones y la petición de dimisión de la eurodiputada Clara Aguilera. La eurodiputadista socialista es el blanco de las críticas de la bajura gallega si bien la propuesta inicial de remisión de datos o instalación de control electrónico partió desde la Comisión Europea. La flota asturiana también se sumó a estas protestas. Además de criticar esta reforma, los pescadores astures aprovecharon la convocatoria para demandar un nuevo criterio en el reparto de la cuota de caballa o un aumento de las posibilidades de pesca de bonito, que en los últimos años se agotan antes de terminar el verano. Para los pescadores gallecos «somo flotas perfectamente controladas al encontrarse cerca de la costa”.

Otro de los aspectos que Galicia considera negativos de la propuesta de reglamento de control es el deber de registrar digitalmente las declaraciones de capturas en las embarcaciones de menos de 12 metros antes de su llegada a puerto.. 🌊



## Generadores de Hidrógeno

¡Ahorre combustible y reduzca las emisiones contaminantes!

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



[www.hydrosystems.eu](http://www.hydrosystems.eu)

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

## Clara Aguilera: “Este informe no es el definitivo”

La responsable del informe del Reglamento de control pesquero de la UE, la española Clara Aguilera (PSOE) aseguró en un webinar de la Fundación Antama sobre la Estrategia de la Biodiversidad sostiene que el acuerdo alcanzado limitaría a casos “muy muy específicos” la instalación de cámaras de monitorización electrónica. De momento, insiste, no se ha fijado ese porcentaje mínimo de cobertura que han pedido los eurodiputados, ni se han definido los criterios que determinarán cuándo un barco sería sospechoso de “incumplimiento” y por lo tanto, candidato a introducir sistemas de CCTV de manera obligatoria. El sector pesquero reclamó “claridad” en caso de que la medida prosperara.

“Hay que aclarar que este no es el informe definitivo. Esto es la opinión del PE. Esto no es lo que va a salir publicado, es la postura del PE, que se tiene que negociar con el Consejo”, apunta Aguilera. En este sentido, apunta que los criterios en caso de que se consolide esta propuesta en el acuerdo final serán definidos por inspección pesquera y los programas de inspección. “Esos pequeños porcentajes los establecerá la CE de acuerdo con el resultado de esos programas y con la EFCA. Será un porcentaje que tiene que ser mínimo, pero eso será determinado después. El Acuerdo del PE no dice nada de eso”, apunta. Aguilera se muestra satisfecha con el resultado global del consenso en el Pleno, “aunque hay algunas cosas que me gustan más que otras”...



## Ana Miranda “El balance no es positivo”

Ana Miranda del Bloque Nacionalista Galego, dijo que «el balance no es positivo». Según Miranda, la decisión del PE “deja un regusto amargo sobre el distanciamiento de la Comisión Europea del sector pesquero”. Una distancia que según el BNG es especialmente preocupante en el caso de la flota artesanal. Para Miranda, la exigencia del diario electrónico a bordo, “es muy gravosa para la flota artesanal gallega, porque o pescan o puntúan”, dijo Miranda...

## Rosa Quintana “reclamamos claridad”

La Xunta de Galicia dejó clara a la DG Mare su postura sobre la posible introducción obligatoria de los sistemas de control electrónico en la flota europea. Es “disparatada”, según indicó la conselleira do Mar, Rosa Quintana, a la directora general de Asuntos Marítimos y Pesca (DG MARE) de la Comisión Europea, Charlina Vitcheva. La reunión se produjo horas antes de los paros convocados por la flota de bajura en protesta por los cambios propuestos para el Reglamento de control de la pesca en la UE. Quintana entiende que “se trata de una medida que criminaliza al sector”.



La representante del Gobierno gallego, que estuvo acompañada por tres miembros del grupo de trabajo del Consejo Gallego de Pesca sobre el brexit –otro de los temas abordados en el encuentro– describió a Vitcheva la “realidad de la flota artesanal gallega” y advirtió que este tipo de decisiones adoptadas por Bruselas “alejan a los profesionales de la pesca de las instituciones”.

Por este motivo trasladó el malestar y la preocupación existente entre el sector pesquero gallego en relación con la modificación del reglamento europeo de control de la pesca, ante medidas como los sistemas de videovigilancia; la geolocalización de los buques o la notificación digital de las capturas antes de la llegada a puerto. Con relación a las cámaras a bordo, que sería obligatorias para buques mayores de 12 metros sospechosos de cometer alguna infracción, Quintana recordó que los eurodiputados de Pesca se posicionaron a favor de la introducción voluntaria. Lo cierto es que el Pleno también respaldó este carácter voluntario, pero introdujo al mismo tiempo el criterio de “buque sospechoso”, algo que no gusta al sector. Es el caso de la geolocalización de las embarcaciones de menos de 12 metros de eslora, Galicia lo rechaza ya que “supone un coste importante para la flota y se trata de embarcaciones...”

## Izaskun Bilbao. “Es un paso para fomentar la pesca sostenible”

Los eurodiputados han buscado un acuerdo que incorporase la mayor parte de las aportaciones de las más de mil enmiendas presentadas, en una tramitación que comenzó la legislatura pasada. Entre ellas, Izaskun Bilbao Barandica ha sido la responsable de las negociaciones sobre este informe en nombre del grupo Renew Europe.

La eurodiputada jeltzale considera que el acuerdo es “un paso importante para fomentar la pesca sostenible y mejorar la información que reciben los consumidores sobre los pescados que consumen”. Destaca, además, que el texto aprobado expresa “un equilibrio realista y pragmático entre lo ideal y lo posible y supone un indudable avance sobre un Reglamento que necesitaba urgentemente una revisión. Para Bilbao, “ me-



didadas aprobadas mejorarán los datos disponibles, reforzarán la trazabilidad de las capturas, disminuirán las cargas administrativas de los operadores pesqueros, darán seguridad jurídica al sis-

tema de sanciones y, en general, apoyan muy significativamente las capacidades para erradicar las malas prácticas pesqueras y la pesca ilegal”. 🌊



Cadenas para la pesca

[www.thiele.de](http://www.thiele.de)



Pies de Gallo

[www.katiak.com](http://www.katiak.com)





## La campaña de verdel finalizó en una semana al agotarse los 90.000 kilos por barco

Los barcos de cerco han finalizado la campaña de verdel «porque en apenas dos o tres días los barcos alcanzaron el cupo permitido», que era de 90.000 kilos por navío. La flota de anzuelo, sin embargo, sigue pescando verdel.

Ahora ya es el turno de la anchoa, que ha comenzado de manera modesta, según coinciden los pescadores. «Los barcos ya han traído los primeros kilos, pero era anchoa de no mucho tamaño, por lo que el precio que se ha pagado ha sido muy bajo», lamenta el presidente de la cofradía San Pedro de Hondarribia. «Ahora, en abril, entra otro tipo de anchoa, de mayor tamaño, por lo que hay que confiar que la campaña irá mejorando», añade El-duayen. Los arrantzales vascos habían descargado en la segunda quince de marzo más de 1.600 toneladas de verdel que se habían cotizado en lonja a un precio un 27% superior al del año pasado. Los puertos de Getaria y Hondarribia han recibido la mayor parte. El Observatorio del Sector Pesquero Vasco, Arrantza Behatokia, ha explicado que las primeras capturas de verdel «se han hecho esperar» hasta la segunda quincena de marzo, donde los puertos guipuzcoanos de Getaria y Hondarribia han recibido la mayor parte, 480 y 400 toneladas de verdel procedentes de pesqueros vascos, respectivamente, mientras que On-

darroa descargaba 220 toneladas de verdel originarias de buques vascos.

### Regulación del mercado

La aspiración de los pescadores en la campaña ha sido el de alcanzar la regulación del mercado, una vez que la pandemia ha reducido la movilidad y los centros de consumo, como los mercados minoristas, restaurantes y bares, para los pescadores. Tampoco se ha descontado la multa que España está pagando por sobrepasar la cuota en 2009 y 2010. Afortunadamente, se ha conseguido

que la sanción no se aplique ahora, sino en la cuota que falta por asignar. No obstante, las capturas fueron entrando en los puertos con lo que una leve sonrisa comenzó a verse entre los arrantzales, pero también al no normalizarse la vida cotidiana se resintieron los precios del mercado con muchos restaurantes cerrados o a medio gas y con restricciones de movilidad. Por estos motivos, si alguien está interesado en lograr una recuperación de la normalidad ese es el sector pesquero.

De nada sirve armar los barcos para las costas del verdel y de la anchoa y después ver



*La baja cuota de verdel lleva a su agotamiento en una semana.*

### CUOTAS POR MODALIDAD

ARRASTRE	9.051.545	kilogramos
CERCO	9.424.099	kilogramos
GOLFO DE CADIZ	216.889	kilogramos
OTROS ARTES	11.172.836	kilogramos

como los precios se ven frenados por la pandemia. Según Miren Garmendia de la Federación de Cofradías de Pescadores de Gipuzkoa, «esperamos que el mercado empiece a responder, somos optimistas. Creo que con el proceso de vacunación se empezará a normalizar un poco toda la actividad y eso imagino que se notará en el mercado. Pero de momento creo que vamos a tener que seguir sufriendo un poco las consecuencias del covid-19. Nuestro sector está interrelacionado con el nivel de normalidad de la actividad general». Todo ello hace que las sensaciones no sean malas, una

**Las primeras 1.600 toneladas descargadas experimentaron un incremento del precio del 27 por ciento**

vez que también la anchoa viene descartándose en los puertos. «Con respecto a las capturas, las sensaciones no son malas. La anchoa está ahí y está en una buena situación. El problema está más en el ámbito comercial, en el mercado y en los precios. El mercado no se ha regularizado adecuadamente y todavía estamos sufriendo las consecuencias de la crisis generada por la pandemia del covid-19. Estamos trabajando para que los precios sean sostenibles y rentables para el pescador», decía Garmendia. 🌊

## Todo el mundo marítimo a favor de una vacunación específica

Armadores, pescadores y sindicatos solicitan a la ministra, Carolina Darias, la implantación de la vacunación de carácter específico para los trabajadores del sector de la pesca y de la marina mercante, por las condiciones especiales de su actividad. En el Consejo General del Instituto Social de la Marina celebrado el pasado 30 de marzo, todos los representantes del sector, agentes económicos y sociales, coincidimos en señalar la urgencia de acometer la vacunación para los trabajadores del mar afiliados al Régimen Especial del Mar y así se lo trasladamos al Secretario de Estado de la Seguridad Social y Pensiones. De este modo, este sector requiere con urgencia «un protocolo específico de vacunación, puesto que el trabajo de sus tripulantes se desarrolla en espacios reducidos, con el alto riesgo de transmisibilidad del coronavirus que ello conlleva, y, en algunos casos, con largos periodos de permanencia a bordo de los buques, lo que dificulta su inmunización en el calendariopreestablecido para

la población general.» Por otra parte, esta petición se alinea con cinco agencias de la ONU que están invitando a los gobiernos a “dar prioridad a la gente de mar, pescadores y tripulaciones de aviones en sus programas nacionales de vacunación”. Entre sus peticiones están la utilización de vacunas monodosis para los tripulantes embarcados, así como el establecimiento de pautas vacunales conjuntas de tripulación de cada barco para la flota pesquera o buques que prestan servicios en puerto (todos los tripulantes en un soloturno). «Estas pautas vacunales podrían perfectamente coordinarse a través del ISM con el apoyo de las organizaciones y asociaciones del sector». Ante la convocatoria inminente de la convocatoria para el intervalo entre 40 y 65 años se producirán numerosos casos sin respuesta a la convocatoria, que responderán a los tripulantes embarcados en las flotas pesqueras de larga distancia. También solicita un registro de la vacuna en la Libreta de Navegación. 🌊

# AZTI muestra un balance que consigue la gestión sostenible a partir del conocimiento científico

El confinamiento empresarial y poblacional no significó que en AZTI se paralizaras la actividad científica. Por el contrario, AZTI ha trabajado, más que nunca, en impulsar un cambio positivo para el futuro de las personas a través de la ciencia y la tecnología de alto impacto. Su Memoria 2020 es muestra de ello muestra las acciones alineadas en los objetivos de sostenibilidad.

La Fundación AZTI ha hecho balance de los logros conseguidos en un año, tan difícil, como este de pandemia que ha condicionado muchas actividades, pero sus investigaciones siguen por el camino de una trayectoria basada en la excelencia. En el camino de la gestión pesquera sostenible, las campañas JUVENA Y BIOMAN siguen proveyendo excelentes resultados. En 2020, los datos de estimación de biomasa demostraron que la anchoa se encuentra en niveles saludables y las predicciones anticipan un reclutamiento medio en 2021.

Gracias al conocimiento científico es posible realizar una gestión sostenible y garantizar la supervivencia de la especie, así como el futuro de un sector económico que emplea a más de 3.500 personas, entre la actividad pesquera y la industria conservera y alimentaria. "Además, BIOMAN amplió sus objetivos a evaluar igualmente la biomasa de sardina contribuyendo igualmente a la gestión sostenible de este recurso en el golfo de Bizkaia. En 2020 se dio la particularidad de ser la única campaña que pudo ser realizada para el seguimiento de estas poblaciones de peces del golfo de Bizkaia durante la crisis desencadenada por el COVID19, por lo que su contribución fue decisiva para la elaboración de los consejos de gestión de anchoa y sardina para 2021", señala el informe de AZTI.

En 2020, el personal de AZTI amplió la zona de muestreo hacia el norte, lo que ha permitido una cobertura mejor y más coordinada de las investigaciones con las realizadas por otros institutos europeos.



*Laos sectores económicos sobreviven gracias a la gestión sostenible*

Además, gracias al enfoque ecosistémico de las campañas (en el que se obtienen datos de muestreos de toda la cadena trófica, además de información sobre residuos y microplásticos marinos) hemos realizado un mejor aprovechamiento de los fondos invertidos en la campaña y, al mismo tiempo, han contribuido al cumplimiento de la Directiva Marco de la Estrategia Marina y de la Política Pesquera Común.

## Impacto económico

Con el fin de evaluar las consecuencias de las diferentes estrategias de gestión pesquera antes de que se implementen, por su personal científico han desarrollado FLBEIA, que es un modelo de simulación bio-económica que describe todo el sistema

pesquero. En 2020 hemos creado un modelo bio-económico con una aplicación web (Web shiny del FLBEIA) para el sector pesquero gallego que, de manera semi-automática, permite evaluar de manera gráfica el consejo de captura del ICES en términos bio-económicos. Así el sector puede evaluar estrategias de gestión alternativas, tanto en términos de capturas totales como de intercambios de cuotas, por ejemplo. Todo ello permite al sector pesquero anticiparse al efecto de ciertas medidas implementando diferentes acciones de choque. Para ello, han realizado para la Asociación Bermeo Tuna World Capital (BTWC) el primer estudio que analiza el impacto económico de la cadena de valor del sector atunero congelador a nivel estatal, regional y local en su totalidad.

## Sus estudios han permitido al sector pesquero anticiparse en la adopción de acciones de choque a las medidas que se implementaban

Este estudio pionero pone en valor una industria, activa, dinámica y con gran capacidad de inversión, que, además de capturar pescado, genera una gran actividad económica a nivel local, regional, nacional e internacional. Según los datos recabados por AZTI, la pesca y la transformación de la flota a nivel estatal genera un impacto económico de 3.532 millones de euros al año y soporta 47.830 empleos.

También han elaborado la matriz de inputs primarios y destinos finales de la Tabla Input Output (TIO) del Sector Pesquero y acuícola que dará lugar a la primera TIO del sector de Euskadi. Las TIO se utilizan como instrumento de análisis económico para simular las interacciones complejas de las actividades pesqueras y acuícolas con el resto de los sectores de la economía. Para todos los actores de la cadena pesquera se



*Las investigaciones de AZTI son de utilidad para el sector*

van a poder llevar a cabo previsión de evoluciones, impactos y evaluación de políticas económicas e impactos de proyectos de inversión, entre otros temas.

Los indicadores de los impactos son de utilidad para el sector y los gestores ya que miden la producción, el valor añadido (contribución al Producto Interior Bruto) y el empleo, para el conjunto del sector pesquero y su cadena de valor. Con el fin identificar acciones para la posible reducción de costes y mejora de ingresos, hemos establecido una metodología de análisis de oportuni-

dades y costes para la estrategia empresarial de armadores vascos. Se trabaja a través de la identificación en toda la cadena de valor, desde la pesca hasta la comercialización, de todos los costes asociados a la actividad.

Así, para una empresa armadora considerada como caso de estudio, se han identificado mejoras en comercialización en otros puertos cercanos al puerto de desembarco habitual, la transformación de pescado a bordo o en tierra, la venta de huevas y derivados, o la valorización de los ex descartes o la reducción del uso del plástico en cajas y otros materiales..

## Contribuyeron al aumento del TAC de bonito

Sus investigaciones han contribuido a que el TAC del bonito aprobado en 2020 por ICCAT para los próximos 3 años sea el más alto de la historia (37,801 toneladas). Este incremento es el segundo aumento consecutivo desde 2017, año en el que el organismo aprobó un incremento del 20% al pasar de 28.000 toneladas a 33.600 toneladas.

Las últimas costeras de bonito se han cerrado de manera muy temprana al acabarse la insuficiente cuota asignada a la flota estatal. La reciente subida del TAC representa una importante decisión para la flota vasca de bajura ya que sus ingresos principales proceden del atún blanco.

La decisión se ha basado en las recomendaciones del Comité Científico de ICCAT, en los que han sido determinantes los trabajos de investigación sobre el atún blanco desarrollados por AZTI.

Su personal investigador se caracteriza por la realización de ciencia e innovación sólida y de calidad, gracias a lo cual hemos llegado a ser referentes internacionales en muchos de nuestros ámbitos de especialización. Fruto de ello es, por ejemplo, el reconocimiento que la Comisión Europea y las Organizaciones Pesqueras Regionales (túnicos) nos otorgaba a la excelencia y expertise en especies y stocks en el ámbito ICES.

Así, personal científico de AZTI participa y lidera diferentes comités científicos en el ámbito de la gestión pesquera, destacando la Presidencia científica del IOTC y del Grupo de evaluación de las especies pelágicas del sur de europea, que incluye a la anchoa, del Consejo Internacional de Exploración de la Mar (CIEM), del RCG (Regional Coordination Group) en dos periodos consecutivos y del RCG de grandes pelágicos de la Comisión..

# Anchoa, boquerón, bocarte, ¿son lo mismo?

Texto :  
Enrique Sancho

La respuesta al titular es sí, o en todo caso un sí pero... La pregunta es tema de conversación habitual –y a veces discusión– especialmente en el norte de España, y se complica en otros lugares, cuando además se utiliza el término *seitó* en Cataluña, *bokarta* en la costa cántabra o *aladroque* en Murcia, incluso en Perú o Ecuador se conoce como *anchoveta* del Pacífico o *chicora*, y aún más complejo si se acude al Diccionario de la Lengua que habla de un "pez teleósteo, fisóstomo...". Menos mal que el latín lo deja claro: se trata del *Engraulis encrasicolus*. Uff, demasiado complicado para un animalito tan pequeño.

Para aclarar las cosas acudimos a los expertos que manejan estos pequeños pescados azules todos los días. Mila Oliveri, responsable de Conservas Nardín, que llevan casi 30 años elaborando anchoas y boquerones en Zumaiá (Gipuzkoa) y arrastran una herencia de más de un siglo, lo aclara. "En realidad se trata del mismo pez, cuyo nombre científico es *Engraulis encrasicolus* pero que recibe nombres diferentes no solo en distintos lugares, sino sobre todo según la forma de elaboración.

El pez en fresco se llama *boquerón* o *bocarte* en Galicia y la costa cántabra, solo boquerón en el resto de España; mientras que anchoa suele decirse cuando se ha elaborado en salmuera o aceite y ahumada. Boquerón se usa también cuando se prepara en vinagre. En todo caso son definiciones diferentes que tienen en común la gran calidad y el delicioso sabor... además de su estupendo precio".

El boquerón (llamémosle por ahora solo por ese nombre) es un pescado azul relativamente abundante en la costa cantábrica, aunque navega por muchos mares del mundo y especialmente sabroso entre los meses de abril y junio, cuando se concentran en la superficie marina para reproducirse y criar. Se mueve en cardúmenes y normalmente vive a unos 100 metros de profundidad, aunque en primavera, cuando la temperatura del agua es más cálida, sube a la superficie. Suele comer plancton, larvas de moluscos y pequeños



Las conservas de especies generan muchos puestos de trabajo.

**Boquerón o bocarte se denomina en Galicia y en la costa asturiana y cántabra, mientras que anchoa se llama cuando se ha elaborado en salmuera o aceite y ahumada**

crustáceos –por cierto el nombre de bocarte y boquerón viene por el gran tamaño de su boca respecto al cuerpo–, pero no tiene una vida fácil ya que es un manjar para los grandes peces que abundan en esas profundidades.

Pese a ello, son muy abundantes. De hecho la cuota que marca la "costera de la anchoa" en 2021 es de 26.637 toneladas, unas 2.000 menos que en 2020, a por las que se comienzan a lanzar unos 150 barcos de cerco con certificado de pesca sostenible y unos 1.400 pescadores de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco. Sin embargo la anchoa de calidad que permite su elaboración en sa-

lazón o conserva es apenas el 10% del total. "Para nosotros la ideal es grano 30-32 –indica Mila Oliveri– que es número de peces por kilo, es una anchoa más grande, de mejor calidad, a diferencia de la que va a pescaderías que es 45 o 50 piezas por kilo. Naturalmente tienen un precio más elevado en lonja frente a tallas menores, luchamos cada día por conseguir las mejores muestras para elaborar los productos de Nardín".

Se pescan mediante la técnica del cerco, la misma que se usa para la captura de la caballa, que consiste en una gran red tubular en la que los grandes bancos de anchoas se introducen. En el momento adecuado, la red se cierra por su parte inferior formando una bolsa y esta se sube al barco para pasar a su rápida conservación en cajas adecuadamente refrigeradas gracias al hielo, de manera que lleguen en el mejor estado posible a puerto. El boquerón, junto con la sardina y el jurel, son los tres pescados azules más consumidos en nuestro país.

## La sal protagonista

Las anchoas en conserva y los boquerones en vinagre que elaboran en Nardín son capturadas en el Golfo de Vizcaya, por barcos locales con artes de pesca tradicional y sostenible, exclusivamente en primave-

ra, cuando la anchoa va a desovar a la costa. Tanto la captura como su posterior manipulación han de ser realizadas con mimo para evitar así cualquier daño de la anchoa en origen.

Para mantener esa calidad y que el producto esté siempre en perfectas condiciones, se limitan a adquirir en la lonja de Guetaria, la cantidad que pueden elaborar en el día, unos 400 kilos, de esta forma mantienen su sabor y textura asegurando la máxima calidad. La *Engraulis encrasicolus* siempre se pesca en primavera, y debido a sus propiedades organolépticas es la mejor para el proceso de la salazón y con ella se obtienen unos filetes de anchoa de intenso sabor curado, color asalmonado y textura firme.

De este modo se garantiza que el pescado esté fresco para cuando se le pone en salazón. Ese es el siguiente paso, dejar el boquerón en sal durante una hora aproximadamente, para luego descabezarlo y retirar las vísceras, una tarea que casi siempre hacen las mujeres.

Una vez limpio se pone de nuevo en sal en toneles o barriles con los peces perfectamente colocados, lo que requiere una maestría que se adquiere con los años, realizando este proceso, denominado enfoscado, en el que se añade sal a las anchoas y se van amontonando en capas separadas por esta misma sal, con la máxima rapidez para que las anchoas mantengan así su blancura y textura características, se presan con pesas y se mantienen así como mínimo 6 u 8 meses, para que se lleve a cabo la maduración.

Este proceso es variable ya que depende de la temperatura, pero es constantemente supervisado por el maestro salazonero, reponiendo con frecuencia la cantidad de sal y controlando que todo esté en orden. Un trabajo muy minucioso. A las anchoas les pasa igual que a los vinos, que cuanto más añejas, mejor son. Para que una anchoa sea "Gran Reserva" necesita estar en salazón al menos dos años. Para ser "Reserva", bastaría tan sólo un año. Para todo el proceso se emplean elementos de primera calidad, por ejemplo el agua para la salmuera viene de manantiales naturales.

Cuando llega el momento óptimo de maduración, se abren los barriles que contienen las

## Las anchoas del Cantábrico se conservan en cámaras refrigeradas, pues al tratarse de semiconservas han de permanecer a una temperatura de entre 5º y 8º

anchoas del Cantábrico y se retira la sal, obteniendo un bloque compacto que se va separando con gran mimo y cuidado. Se aparta la piel a cada anchoa y se procede al proceso de secado. Tras pasar este secado, las anchoas son fileteadas con gran esmero por manos artesanas, raspándose su piel, separando los lomos, la cola y parte de las espinas. Tras su lavado y secado se retiran las espinas más finas y quedan listas para ser depositadas en los frascos y latas que serán su envase final.

### El mejor aceite

Tras llenar cada uno de los envases se rellenan del mejor aceite hasta cubrirlas y mantener así su textura y suavidad. Nardín utiliza aceite de oliva de gran calidad pero ahora acaba de lanzar al mercado las nuevas Anchoas del Cantábrico en aceite de oliva virgen extra, un producto que han conllevado años de pruebas y perfeccionamiento hasta dar con el mejor equilibrio posible entre el sabor de las anchoas y el del aceite de oliva virgen extra. Finalmente pasan por el proceso de sellado y etiquetado, dejando las anchoas del Cantábrico listas para que puedan ser adquiridas y disfrutadas.

Las anchoas del Cantábrico se conservan en cámaras refrigeradas, pues al tratarse de semiconservas han de permanecer a una temperatura de entre 5º y 8º.

A diferencia de las conservas que son alimentos que se han preparado adecuadamente y que se envasan herméticamente y pasan por un proceso térmico de esterilización a muy altas temperaturas que se

encarga de destruir todo tipo de posibles microorganismos, y permite su consumo años después de haber sido envasado, las semiconservas no son sometidas al mismo proceso de altas temperaturas, solamente se procesan con métodos que permiten estabilizar el producto durante un periodo de tiempo determinado, en estos casos la semiconserva se mantiene macerado en conservantes naturales como aceite, vinagre o sal.

Esto hace que deban conservarse a bajas temperaturas y dentro del frigorífico, ya que de esta manera el producto permanece en condiciones óptimas y se detiene su maduración, si lo guardamos a temperaturas superiores a las recomendadas, lo que ocurre por ejemplo en el caso de la anchoa, es que se activa la sal y la anchoa continúa su proceso de maduración haciendo que cuando la vayamos a consumir no esté en las condiciones óptimas.

### Boquerón en vinagre

La elaboración del boquerón en vinagre es muy diferente a la de la anchoa. Los boquerones en vinagre de Nardín son elaborados a partir de anchoas del Cantábrico capturadas en el Golfo de Vizcaya, por barcos locales con artes de pesca tradicional y sostenible, exclusivamente en temporada. Tanto la captura como su posterior manipulación han de ser realizadas con mimo para evitar así cualquier daño de la anchoa en origen.

Seleccionadas por expertos en la lonja de Guetaria llegan a sus instalaciones apenas unas horas después de haber sido capturadas. Al llegar, los peces son limpiados y preparados por manos expertas realizando este proceso con la máxima rapidez para que los boquerones mantengan así su blancura y textura característica. "Se descabeza, eviscera y limpia la anchoa fresca y se coloca en baños de maceración –indica Mila– en una mezcla de vinagres y agua, hasta obtener el punto deseado de marinado y su característico color blanco. Posteriormente son aderezados y macerados en su receta secreta de vinagreta especial, que se guardan con cariño generación tras generación, lo que les proporciona ese sabor sutil a vinagre aderezado con el mejor aceite de girasol por un mejor equilibrio de sabor para potenciar el pescado." 

Publicado el Informe de la flota pesquera europea 2008-2017

## ¿Cómo se usa la financiación europea?

Texto:

Juan Carlos Barros

**A**caba de publicarse el último Informe de Ejecución del Fondo Europeo Marítimo y eso significa que hubo más operaciones que alcanzaron la fase final del pago a los beneficiarios y que, por contra, hubo menos que entraron en la primera fase de compromiso de financiación. En la cuenca del Atlántico se llegó a los 784 millones de pagos, que correspondió al 45% del total del FEMP. Grandes variaciones entre estados (desde el 17,8% en Eslovaquia hasta el 88,9% en Malta). El número más alto de operaciones financiadas por el FEMP tuvo lugar en el Atlántico con 17.243 y después en el Mediterráneo con 12.524, la mayor parte de las cuales correspondió a los numerosos ceses de actividad, tanto permanentes como temporales.

La fuerte demanda de financiación de la acuicultura demuestra que el sector cree en su potencial futuro. De hecho los compromisos alcanzaron los 348,9 millones €, que supone el 67,1% del total planeado por el FEMP para ese sector. Un interés similar demostraron las ayudas a la transformación de los productos de la pesca y de la acuicultura, que llevó a un nivel de compromisos de 300,4 millones €, lo que equivale al 62,4% del total asignado. Los esfuerzos de inversión para lanzar las actividades de desarrollo comunitario local empezaron a dar frutos en 2019 con 265,9 millones € comprometidos, que representa más de la mitad del total asignado



Desguace de una merlucera en Bermeo

### Grandes variaciones se producen entre estados (desde el 17,8% en Eslovaquia hasta el 88,9% en Malta)

a tal sector. La inversión en puertos pesqueros y zonas de descarga tuvo también una buena respuesta con 240,9 millones € en compromisos, que representó un 69,3% de la asignación planeada. Las medidas que atrajeron menos interés fueron los

### El mayor número de actividades correspondió al cese temporal de la flota

aprendices a bordo de barcos de pequeña escala local, la eficiencia energética y la energía renovable en acuicultura, la sustitución y/o modernización de motores, la conversión a la gestión ecológica, los planes de auditoría y la acuicultura orgánica.

#### FINANCIACIÓN POR TEMAS

- Flota pesquera: 280.600 millones € (8,8% del total del FEMP).
- Pesca de pequeña escala costera: 63 millones €

La flota europea produjo un valor añadido bruto de 4.500 millones de € y un beneficio bruto de 1.900 millones €

## Las 12.524 operaciones del Mediterráneo correspondieron en su mayoría a operaciones de cese de la flota

## España obtuvo ayudas por valor de 434 millones € para 7.121 operaciones

Las cantidades comprometidas para esas actividades no llegaron en total ni al 10% del total planeado. España obtuvo ayudas por valor de 434 millones € para 7.121 operaciones. Si bien el mayor número de operaciones estuvo en el cese temporal de actividad, para valorarlo correctamente hay que tener en cuenta que tan alto número de intervenciones solo se tradujo en compromisos financieros de 56,6 millones €. Después del cese, en cuanto a número de operaciones, estuvo la ejecución de las estrategias de desarrollo local, a continuación las inversiones productivas en acuicultura, los regímenes de compensación, la salud y la seguridad y la protección y restauración de la biodiversidad marina. Si nos fijamos, finalmente, en la financiación a nivel de los estados, tanto en compromisos como en pagos, las diferencias son muy significativas y a lo largo de todo el periodo 2014-2019 fueron desde un rango mínimo del 17,8% en Eslovaquia hasta un máximo del 88,9% en Malta. Y en lo que se refiere a los pagos la oscilación fue desde el 7,3% y el 67,8%. Ocho estados estuvieron por debajo de la media europea del 55,8% de media europea de los pagos que estaba situada en el 30,1%.

En términos monetarios el estado con las mayores asignaciones es normalmente también el que tiene los mayores com-

### DESTINO DE LA FINANCIACIÓN EUROPEA

El apoyo a la flota representó el 2,5% del valor de las descargas de pescado en Europa.

-Medidas que alcanzaron en conjunto el 60% del total del FEMP:

- recogida de datos (433,9 millones €)
- control (375,8 millones €)
- inversiones productivas en acuicultura (348 millones €)
- transformación de productos de la pesca y acuicultura (300 millones €)

promisos. Así tenemos el caso de España con 434 millones de que correspondió a 7.121 operaciones, Italia con 307 millones € para 8.042 operaciones, Portugal con 282 millones € para 3.640 operaciones y Polonia con 280 millones € para 6.633 operaciones. Considerando el grado de ejecución por estados, también resulta interesante mirar a los estados con mayor presupuesto del FEMP y así vemos que España aumentó los compromisos en 131 millones €, lo que supone el 11,3% del total asignado. Italia comprometió otros 85

millones € correspondiente al 15,8% del total de su asignación del FEMP y Francia firmó acuerdos de financiación valorados en 101 millones o el 17,3% del total de su asignación.

En España los mayores porcentajes de financiación fueron para operaciones de transformación de productos de la pesca, el desarrollo de comunidades locales, la recogida de datos, las inversiones productivas en acuicultura y el control y la ejecución. 🌊



### **Bureau Veritas lleva a cabo las certificaciones sanitarias de buques**

El Clúster Marítimo Español (CME) ha celebrado la jornada online Inspecciones Remotas y Técnicas de Inspección Remota, en la que Javier García de Dueñas Geli, responsable de la flota española y portuguesa en Bureau Veritas, ha analizado en profundidad la existencia y el uso de las soluciones de inspección remota con las que cuentan las sociedades de clasificación. "A la hora de aplicar estas inspecciones, tenemos

que hacer reconocimientos en los barcos, que deben dar la garantía de que cumplen, tanto con el reglamento de clasificación como con la legislación nacional e internacional, en lo referente a nuestra responsabilidad frente a estas Administraciones de bandera. Las sociedades de clasificación son las responsables de certificar que todos los buques que operan actualmente cumplen con las medidas sanitarias.

### **Asturias contará con una nueva Organización de Productores**

Asturias, contará con la primera OPP de la región supondrá que una mejora importante respecto a la organización actual. Esta OPP mejorará la comercialización y supondrá un cambio en la operativa actual y una adaptación a los nuevos

tiempos, y una mejora de las pesquerías. Agrupará a 130 embarcaciones que figuran inscritas en la futura OPP asturiana, con un total de 600 marineros involucrados en este nuevo reto del sector pesquero.

### **Andalucía elabora un decreto para potenciar la innovación**

La Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de los trabajos con la Plataforma Tecnológica de Gestión de Pesca y Acuicultura de Andalucía para la elaboración de un decreto que permitirá potenciar la innovación y la competitividad en el sector, informa la institución en un

comunicado. El objetivo de estas actuaciones es "mejorar la rentabilidad del sector pesquero" y, desde la perspectiva de la seguridad alimentaria, "avanzar en una adecuada trazabilidad de los productos del mar a la mesa", definiendo "un sistema único y continuo favoreciendo la sostenibilidad,"

### **Cierre precautorio de la pesquería de patudo**

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha decretado el cierre precautorio de la pesquería de patudo, o tuna según la denominación canaria, para los 202 buques de la flota artesanal de las islas autorizados a capturar esta especie durante 2021. Un total de 35 buques atuneros cañeros, que no se ven afectados por el cierre. Estos dos grupos tienen asignadas, respectivamente, 2.198 y 223 toneladas de este túnido en el año 2021.

### **La pesca sostenible contrarresta el cambio climático**

La pesca sostenible puede contrarrestar los efectos del cambio climático. Es la conclusión del foro científico organizado por MSC que ha girado en torno a la sostenibilidad pesquera y que ha tratado, además, las relaciones entre el ODS 14 Vida Submarina y el ODS 13 Acción por el Clima, desde la perspectiva de la gestión de la pesca, los ecosistemas marinos y costeros, y su relación con el cambio climático.



**SAJA-INDYNA, S. A.**



Calderería y tubería de habilitaciones  
Montajes industriales y navales  
Ventilación y aire acondicionado  
Instalaciones Hidráulicas

B° La Gándara, s/n  
39318 CUDON (Cantabria)  
Tel. +34 942 57 62 12  
Fax: +34 942 57 61 44  
sajaindyna@sajaindyna.com  
www.sajaindyna.com



**TECNISAJA, S.L.**

B° El Juncal, s/n 48510 UGARTE  
TRAPAGARAN (VIZCAYA)  
Tel. 94418 05 30  
Fax: 94 478 21 80  
info@tecnisa.com  
www.tecnisa.com

Proyectos de buques  
Ingeniería integral de habilitaciones



*José Manuel Saavedra Amoedo, habla para Europa Azul, sobre Acerga, asociación que agrupa a 117 de los 147 armadores*

**José Manuel Saavedra Amoedo**, presidente de la Asociación de Armadores del Cerco de Galicia

## “En Acerga hemos creado una bolsa de empleo porque apostamos por el futuro del cerco”

Acerga, la asociación creada en 2014 para gestionar de forma más equitativa y solidaria las cuotas de jurel y caballa, representa actualmente a 117 de los 147 armadores del cerco en Galicia. Su constitución como Organización de Productores en 2018 le ha permitido desarrollar numerosas medidas encaminadas a mejorar la actividad, a promover la conservación de los recursos y a dar a conocer el trabajo que realizan. Esta apertura a la sociedad la han realizado a través de una original campaña de promoción en colegios y de un vídeo documental que se puede contemplar en su página web y en youtube. Otra de las iniciativas que han desarrollado este pasado año tiene mucho que ver con su apuesta por la pesca del futuro: la creación de una bolsa de empleo que conecta a trabajadores y armadores. Porque una flota no es más que barcos encallados si les falta el hábito de las tripulaciones, el principal capital de estas empresas.

## Entrevista

Vigo /M. Berea

**Acerga es la asociación mayoritaria del cerco en Galicia, ¿cuándo se creó y con qué objetivos?**

Fue en 2014 a raíz del reparto de cuotas de jurelo y caballa, que dejó a muchos barcos con asignaciones muy escasas e incluso a alguno sin nada. Para salir de esa situación, se decidió hacer una gestión conjunta de las posibilidades de pesca para que todos los barcos tuviesen acceso a las pesquerías. Ahora mismo, somos la asociación gallega de armadores de cerco con mayor número de socios, ya que representamos a 117 buques de Los 147 que hay en activo. En puestos de trabajo, esto equivale a un millar de empleos directos. Nuestros socios están presentes en todos los puertos de cerco de nuestra comunidad autónoma e incluso tenemos uno asturiano. De esta forma, se pueden encontrar barcos de Acerga desde Vigo a A Coruña, pasando por Redondela, Moaña, Bueu, Portonovo, Portosin, Ribeira, Camariñas, Malpica, Laxe, Sada, Ares, Pontedeume, Cariño, Burela y Lastres. En la mayoría de estos puertos, este oficio del cerco es el principal motor económico.

**¿A qué tipo de empresa representan?**

-Hablamos de 117 empresas familiares que, en muchos casos, han pasado de abuelos apadres y, ahora, a sus hijos, jóvenes que ven en este oficio un nuevo punto de partida y un modo de vida. En nuestra asociación hay barcos de todos los portes, desde los más grandes, con 114 GT y con doce marineros a bordo, hasta los más pequeños, con 1.94 GT y 3 tripulantes. Es una flota de un porte muy heterogéneo, donde los más grandes se desplazan a las costeras de verdel y anchoa a aguas del Golfo de Vizcaya, mientras que los más pequeños trabajan todo el año al abrigo de las rías gallegas.

**¿A qué especies objetivo se dirige esta flota?**

Son fundamentales para nosotros la sardina, el jurel, la caballa y la anchoa, además de otras a las cuales hemos tenido que recurrir debido a la escasez de las possibili-

### «Seguiremos poniendo en marcha medidas para dignificar la asociación»

dades de pesca de las principales especies. Esta escasez provoca que se opte por la gestión conjunta de cuotas entre todos los asociados, haciendo una bolsa común para su consumo y disfrute racional entre los barcos. Esto nos ayuda a amortiguar las grandes diferencias que pueden existir en las cuotas asignadas a barcos de similar porte. Se trata de un modelo con el que llevamos trabajando desde que se puso en marcha el Plan de Gestión del Cantábrico y Noroeste, allá por el año 2015. Consideramos que esta gestión conjunta y solidaria ayuda a hacer viable la actividad y a que ésta pueda ser sostenible a largo plazo.

**A finales de 2018 se constituyeron en organización de productores, ¿por qué?**

Bueno, consideramos que era el paso lógico que teníamos que dar. En ese momento, empezamos a crecer. En 2019 establecimos una casa de subastas en el puerto de A Coruña con la misión de vender todo el producto de los buques socios de la OPP y que estos beneficios redundaran en los propios socios. Con toda la experiencia adquirida en esta primera casa subastadora, en 2020 desembarcamos con otra en el puerto de Vigo y, a día de hoy, ambas siguen a pleno rendimiento buscando la mejor comercialización de nuestro pescado. Esta experiencia y este paso adelante nos hizo pasar

### «La pandemia ha sido un duro golpe para el sector pesquero»

de una facturación de 9.5 MM € en 2019 a los 12.5 MM € en 2020.

**Llevamos un año de pandemia, ¿cómo la han vivido en la asociación, han notado una bajada en las ventas o en los precios?**

Ha sido un duro golpe para el sector de la pesca a todos los niveles, y nosotros no hemos sido ajenos. Aunque estamos considerados como un sector de primera necesidad que no puede parar, la falta de información, el miedo en el mercado e incluso a bordo, fueron un gran escollo a librar. En este último año, hemos tenido barcos parados por tripulantes positivos y tripulaciones en cuarentena. Y hemos pasado miedo, es verdad. Pero todos los socios consideramos que era nuestro deber surtir a los mercados de un producto tan necesario como la proteína del mar. Nunca hemos parado la actividad y buena prueba es que fueron muy pocos los buques que se acogieron a los ERTE porCovid-19.

**¿Notaron una bajada en los precios?**

No. Durante la pandemia, y durante este pasado invierno, los precios se han mantenido en líneas generales. Debido al mal tiempo reinante y a la escasez de determinadas especies, incluso hemos visto cómo en ocasiones subían un poco. Pero ha sido un año muy duro para muchas de las empresas que conforman nuestra asociación.

**-En los últimos tiempos, ha habido un cambio de la asociación en el sentido de que han iniciado varios proyectos para darse a conocer a la sociedad. ¿Han tenido una respuesta positiva?**

Al habernos convertido en una Organización de Productores -somos la OPP-82-, todos los años elaboramos planes de producción con una serie de medidas encaminadas a la mejora de nuestra actividad, tanto en el ámbito económico y social, como en el aspecto medioambiental. A través de ellos, ponemos en marcha distintas acciones que nos ayudan a trasladar a la sociedad nuestra manera de trabajar, de vivir. En Galicia esto es casi una obligación, ¿qué sería de muchos puertos sin nuestros barcos.

**-El año pasado comenzaron un proyecto vinculado a los colegios, “O cerco, unxeito de vida”. Aunque su inicio coincidió con la pandemia, ¿cómo valoran la respuesta de estudiantes y profesores?**

Esta campaña de comunicación y divulgación tenía dos vertientes, una orientada al público general y otra, como bien dices, a los más pequeños de la casa. Con respecto a esta última, estamos sorprendidos con la gran acogida que hemos tenido por parte de los estudiantes y los profesores. Nuestro objetivo es dar a conocer en qué consiste la pesca de cerco, qué especies pescamos y que los niños sepan diferenciarlas y conozcan sus amplios valores nutritivos. Muchos comedores escolares no introducen en los menús de nuestros hijos pescado del día, que es más sabroso y, sobre todo, más sano y nutritivo que otros alimentos. Y es bueno que lo sepan. La iniciativa, con la que seguimos este año, está dirigida a niñas y niños de 10 a 14 años y consta de una unidad didáctica específica y material audiovisual para que, mediante juegos, entiendan en qué consiste esta profesión. En cuento a la promoción orientada al público de más edad, hicimos un documental de unos 20 minutos que resume la vida y el trabajo a bordo de nuestros buques. También aquí estamos muy contentos con la respuesta que hemos obtenido.

**-Uno de los mayores problemas a los que se enfrenta en los últimos años el sector pesquero es la falta de relevo generacional y de nuevos titulados. ¿Qué está haciendo Acerga en este sentido?**

Vemos que, año tras año, a nuestra asociación llegan miembros jóvenes que dan un paso al frente y toman las riendas de la empresa familiar. Y otros que, gracias a gestión de cuotas que hace nuestra asociación, invierten y crean una empresa armadora y compran un barco de cerco. Pero a nadie se le escapa que todavía existe mucho reparo en salir al mar a trabajar, fruto también del desconocimiento al que queremos poner remedio con nuestras campañas de promoción. En Acerga creemos que esta profesión vale la pena y por eso hemos creado una bolsa de empleo, un servicio que pone en contacto a trabajadores y empresarios de la asociación. Esta bolsa está



dirigida a patrones, mecánicos y marineros/pescadores, es un servicio de base de datos mediante el cual los interesados recibirán ofertas de empleo vinculadas al trabajo que buscan.

#### ¿Cómo funciona?

Es una plataforma dinámica, de uso ágil y sencillo, especializada en el sector, que recoge los datos de contacto de la candidatura con información específica sobre la titulación pesquera, certificados de especialidad y libreta marítima y experiencia, sobre todo en el cerco. Las empresas asociadas podrán acceder en exclusiva al listado de candidatos para contactar con ellos y, unilateralmente, negociar condiciones de contratación. De esta forma, se acercan y acortan periodos de inactividad para ambas partes. Se ac-

cede a través del portal web de Acerga y lo que buscamos es ayudar a cubrir las necesidades de personal que tienen los socios. Es una plataforma que queremos que funcione ahora y que siga creciendo en el futuro. Cuantas más ofertas y consultas de empresas, más candidaturas y mayor difusión tendremos. ¿Nuestro objetivo? Queremos que sea una herramienta fundamental para trabajar en el cerco en Galicia.

#### ¿Y en lo que respecta a la formación?

Estamos manteniendo contactos a varios niveles para fomentar las salidas de las formaciones profesionales a nuestro sector, que demanda profesionales preparados.

#### ¿Algún proyecto nuevo con el que nos vayan a sorprender?

Seguiremos en esta línea, poniendo en marcha iniciativas que nos permitan dignificar la profesión y dar a conocer nuestro trabajo. También tenemos en mente un proyecto muy ambicioso: la creación de una plataforma de venta online accesible para todos los compradores y en la que poder vender todo el pescado capturado por nuestros barcos. Es una idea en la que ll evábamos pensando algún tiempo y esta pandemia nos ha enseñado que este tipo de iniciativas son más necesarias que nunca. 🌊

**«Nuestra bolsa de trabajo es de uso ágil y pone en contacto a los trabajadores con nuestros armadores»**

# Jealsa premiada por el ecosistema de valorización integral de su pescado

Jealsa, empresa líder en la fabricación de conservas de pescado y mariscos, ha sido reconocida por el Institut Cerdà en la cuarta edición del Observatorio de Innovación en Gran Consumo en España, presentado en Madrid con el objetivo de dar a conocer los principales retos que afronta el sector y los 20 proyectos más innovadores del 2020 que dan respuesta a estos desafíos. Entre las 20 innovaciones el Observatorio destaca el ecosistema de valorización integral del pescado de Jealsa, así como su sistema de economía circular con el que consigue aprovechar el 100% de la materia prima proveniente del pescado que llega a sus instalaciones, como parte de su programa de Responsabilidad Social Corporativa, We Sea. “Es

un placer para nosotros que se reconozcan nuestros esfuerzos y trabajos en materia de economía circular, ya que suponen uno de los principales activos de nuestro modelo de negocio y de Nuestro compromiso con la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente”, afirma Ángeles Claro, directora de sostenibilidad de Jealsa y del programa We Sea. “Asimismo, nos alegra formar parte de estos proyectos que lideran la innovación empresarial de nuestro país”, concluye. En esta cuarta edición, el Observatorio destaca especialmente los retos que están vinculados a la salud y bienestar de las personas, y al compromiso medioambiental de las empresas, además de responder a las nuevas necesidades y realidades planteadas por la pan-

demia. El Institut Cerdà, fundación privada independiente y sin ánimo de lucro creada en 1984, promueve por cuarto año consecutivo el Observatorio de Innovación en Gran Consumo 2020, que se consolida como referente de la innovación en el sector. Aprovechamiento total de la materia prima gracias a la economía circular Jealsa es una compañía comprometida con la sostenibilidad a nivel global que, desde sus orígenes, ha apostado por el desarrollo de una estructura de economía circular. De esta forma, la compañía ha desarrollado un ecosistema de valorización pionero dentro de la industria de transformación pesquera europea. En este ecosistema se encuentran empresas como Valora Marine Ingredients o Pet Select..

[www.conservasnardin.com](http://www.conservasnardin.com)

Tienda online, recetas,  
ofertas y mucho más.

  
Instagram  
@conservasnardin

# NARDÍN

Maestros Conserveros



# Orpagu creará una planta frigorífica que comercializará sus capturas



Proyecto de planta frigorífica que plantea crear ORPAGU



Juana Parada, Enrique Cabaleiro, Antonio Lomba y Antolín

Coincidiendo con el 25 aniversario de su fundación, la Organización de Palangreros Guardeses (Orpagu) ha comprado unos terrenos en los que se construirá la planta frigorífica que les permitirá dar un paso más en la gestión del producto que pescan.

Texto y fotos: M.Berea

Coincidiendo con el 25 aniversario de su fundación, la Organización de Palangreros Guardeses (Orpagu) marca un hito en su historia con la compra de los terrenos en los que se construirá la planta frigorífica que los socios anhelaban desde hacía tiempo y que les permitirá dar un paso más en la gestión del producto que pescan.

Con la mente en la mar pero manteniendo los pies en la tierra. Así quieren trabajar los armadores guardeses, trasladando la valentía innata de los pescadores a la iniciativa empresarial, planteando proyectos de futuro enraizados en el pasado y con mucho presente para el desarrollo pleno del Baixo Miño y de su población. Todo ello aunando en un solo centro la conservación del producto y el desarrollo del I+D La búsqueda del terreno para ubicar la nave frigorífica no fue tarea fácil, dada la necesidad de espacio que requiere una instalación como la planeada por

## La nueva planta frigorífica supondrá una inversión de 6 millones de euros

Orpagu. Junto a ello, la organización guardesa encontró la parcela adecuada en Tui, con lo que mantiene su actividad en el Baixo Miño, que era el objetivo perseguido desde un principio.

Con una inversión de seis millones de euros, la planta y centro de I+D se ubicará en el parque empresarial de Areas, que cuenta con una estratégica situación por su acceso directo a la A55 y a la Vía Tui-A Guarda. La nave albergará un almacén frigorífico con capacidad para 3.000 toneladas de pescado y un aula de experimentación para trabajar en nuevos productos y formatos con la intención de llegar al mayor número de consumidores posible.

## Reunión con autoridades

Desde Orpagu, prevén generar más de 30 puestos de trabajo directos en el Baixo Miño cuando la planta esté a pleno rendimiento, lo que se estima que suceda en el último trimestre de 2022. Con la premisa, además, de generar trabajo a largo plazo potenciando la cualificación de los empleados a través de un plan de formación específico en el que colaborarán los concellos de A Guarda y Tui.

Tras la firma de la compra de los terrenos, el vicepresidente de los palangreros y la directora gerente de Orpagu se desplazaron al Concello de Tui, en donde mantuvieron una reunión con el alcalde de la localidad, Enrique Cabaleiro, y su homólogo de A Guarda, Antonio Lomba, para hablar de distintos aspectos relacionados con la nueva planta frigorífica. Una misma costa y un mismo mar deparan un yeto conjunto y beneficioso para ambos ayuntamientos, tal y como quedó de manifiesto en las declaraciones de los dos regidores. Tui y A Guarda destacan la dimensión económica y social del proyecto.

El alcalde de Tui, Enrique Cabaleiro, destacó la importancia de que la mayor asociación de palangreros de Europa se establezca en el polígono industrial de Tui, en el Baixo Miño: “Estamos hablando de una de las inversiones más importantes a nivel industrial de los últimos años, para nosotros es un orgullo haber sido elegidos para su ubicación”. Asimismo, subrayó la relevancia de la empresa “para la dinamización de nuestro sector comercial y empresarial, por lo que va a significar en cuanto a empleo y en el sector servicios”. Cabaleiro quiso agradecer públicamente a Orpagu su apuesta por Tui: “Sabemos que podría disponer de otras ubicaciones quizás más cómodas y menos costosas”, al tiempo que aplaudió la colaboración del alcalde de A Guarda, Antonio Lomba, “para que esta planta se construyese en el Baixo Miño”.

El regidor guardés, por su parte, mostró su orgullo “como guardés y descendiente de marineros” ante el “paso de gigante” que ha dado la organización con sede en A Guarda: “Creo que Orpagu es todo un símbolo, una asociación que siempre se adelanta a los tiem-

pos. Y, si algo faltaba, era la capacidad de procesar aquello que éramos capaces de traer a tierra desde el mar, de darle ese valor añadido a sus capturas. Ese camino empieza hoy”, señaló. Antonio Lomba también reconoció que le hubiera gustado que la nave se construyera en A Guarda: “No pudo ser, entiendo los motivos y entiendo que el aislamiento de A Guarda es precisamente uno de ellos. Necesitamos una A Guarda mejor comunicada. Esa es la única pena que me qued con este proyecto, aunque entiendo que a nivel comarcal todos ganamos”.

### Éxito en Estados Unidos

La Organización de Palangreros Guardeses se involucró hace años en la comercialización de sus productos, así como en sus procesos de transformación y su comercialización directa al consumidor. El éxito de su tienda y de la venta online, así como la buena acogida de las nuevas presentaciones de pez espada y atún, han contribuido a fortalecer la presencia de la marca de estos armadores tanto en España como en el exterior. La ini-

## ORPAGU está involucrada en la transformación y comercialización de sus productos

ciativa de Orpagu, que cuenta con financiación europea y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, responde fielmente a los principales objetivos que rigen el FEMP (Fondo Europeo Marítimo y de Pesca): ayuda a los pescadores en la transición a la pesca sostenible; colaboración con las comunidades costeras para diversificar sus economías; y apoyo a proyectos que creen empleo y mejoren la calidad de vida de la población de la zona. 



**QUICK  
SHAFT SEALS  
RESPONSE**

Suministro y reparación de  
cierres de bocina mecánicos  
o de labios.

**VMS**  
VIGO MARINE SERVICES

[www.vigomarineservices.com](http://www.vigomarineservices.com)

## Javier Touza: «Cada barco en Malvinas podría tener unos 700.000 euros anuales de sobrecoste»

Las primeras capturas de calamar procedente de Malvinas en España llegan año tras año y en éste se esperan a finales del mes abril. Lo que hace especial este desembarco es que, si la UE y Reino Unido no lo remedian, este calamar será el más caro de la historia. Vendrá acompañado de un recargo del 6%, el arancel previsto por la OMC para entrar en la Unión Europea, a donde llega principalmente a través del puerto de Vigo. Y es que el acuerdo de Brexit dejó en el aire temas de gran calado como este que nos ocupa.

*Texto y fotos:  
Vigo/M.Berea*

**L**a flota congeladora gallega que pesca en Malvinas sigue con la incertidumbre de qué va a pasar con las miles de toneladas de calamar y pota que capturen y los portavoces de las dos asociaciones que la representan (Acemix y Anepat) nos cuentan que por ahora no hay visos de una solución. Javier Touza y José Ramón Fontán critican el mal acuerdo del Brexit y piden una solución rápida porque “que haya aranceles tendrá importantes repercusiones para todos”.

**¿En qué situación se encuentra ahora mismo la flota que trabaja en Malvinas tras el acuerdo del Brexit?**

Hasta el 31 de diciembre del año 2020, todas las importancias que realizábamos desde Malvinas/Falkland estaban exentas del pago de aranceles. Pero, a raíz del acuerdo de libre comercio y cooperación de Reino Unido con la UE del 24 de diciembre de 2020, quedaron excluidos de la exención de aranceles los territorios británicos de ultramar. Esto implica que, a partir del 1 de enero de este año, ten-



*Javier Touza, preside la Cooperativa de Armadores de Vigo.*

dremos que pagar estos aranceles, que variarán según la especie. Esto supone un sobrecoste importante para los armadores y, por lo tanto, una pérdida de competitividad del producto que pescan nuestras sociedades mixtas implantadas allí.

**¿Qué va a pasar con ese calamar que va a llegar al puerto de Vigo a finales de abril y que sería el primero tras el acuerdo del Brexit?**

A día de hoy, aún no lo sabemos. Seguimos negociando con el Ministerio para buscar alguna fórmula con la que se consiga eliminar, o al menos minorar, las consecuencias económicas que puede tener la implantación de estos aranceles a todas las importaciones procedentes de las Falkland.

**En caso de que no haya un acuerdo, ¿qué implicaría para el sector?**

En principio, supone que, dado que históricamente más del 99% de las capturas de calamar que realizamos en Malvinas vienen a Vigo/Marín, si se continúan utilizando estos dos puertos como base de referencia para la descarga del producto que se destina a la industria -recordamos que más de un tercio del calamar que se consume en Europa procede de Malvinas- implicaría un aumento de los costes de producción en función del tipo de arancel, que en el caso del calamar es de un 6%. Pero también pescamos importantes cantidades de otras especies como puede ser la pota, que está gravada con un 8%, o la merluza y distintos tipos de pescado que están entre el 15 y el 18%.

**«A día de hoy no sabemos qué va a pasar con el calamar que llega el 30 de abril»**

**¿De cuántas toneladas anuales de media de calamar y pota estamos hablando?**

Eso es variable. Depende de qué año tomemos de referencia porque hay oscilaciones importantes de uno a otro. Pero bueno, por ejemplo en 2019 estamos hablando de 70.000 toneladas y, el año pasado, estuvimos por encima de 50.000.

**En las conversaciones que han mantenido en los últimos meses con el Ministerio, ¿no se ha producido ningún avance?**

Las cosas de palacio van despacio. Para mí es más importante saber que hemos sabido transmitir a las administraciones competentes, desde Xunta de Galicia, pasando por Ministerio de Agricultura y Pesca hasta Bruselas, que es quien finalmente tiene que dar el visto bueno, la importancia del suministro de este producto para el abastecimiento del mercado comunitario y para la generación de riqueza y empleo en nuestro territorio. También, la importancia que tiene en un puerto como Vigo, lo que representan estas capturas procedentes de Malvinas en régimen de importación.

**¿Qué les dicen en Madrid?**

No es que en Madrid pongan el más mínimo inconveniente. Al revés, están en la mejor predisposición para encontrar fórmulas porque, como digo, son conscientes de la necesidad de este producto para el abastecimiento del mercado comunitario y las implicaciones que tiene para nuestro territorio. Distinto es a quién le corresponde la decisión y en este caso es a Bruselas, donde lógicamente hay distintos intereses en juego. Sabemos que hay gestiones pero esto va lento. En todo caso, el Ministerio es consciente de la llegada a finales de abril de los primeros embarques que realizamos en Malvinas con destino Vigo/Marín.

**Ese sobrecoste del que hablamos, ¿cuánto supondría por barco?**

Es un poco complejo dar una cifra porque no todos los barcos son iguales, no todos tienen la misma capacidad pesquera y depende también del año porque, como decía antes, la producción de uno a otro puede variar bastante. Dicho esto, creo que por barco podríamos estar perfectamente hablando de más de 600.000 o 700.000 euros anuales.

## Fontán: «Nadie impide a la UE y Reino Unido incorporar al acuerdo los territorios de ultramar»

José Ramón Fontán preside la Asociación Nacional de Empresas Pesqueras en Países Terceros (Anepat), que cuenta entre sus asociados con tres de los buques que trabajan en Malvinas capturando calamar patagónico. Fontán apuesta por una revisión del acuerdo firmado por la UE y Reino Unido, dada la importancia de la flota que faena allí: “Su producción equivale en valor al 50% de lo que producen todas las lonjas gallegas de pescado”.

**-A finales de abril está previsto que llegue a España el primer contingente de calamar de Malvinas. ¿Cómo está la situación ahora mismo?**

Evidentemente, se han hecho gestiones con la Secretaría General de Pesca y ellos, a su vez, las están haciendo con Bruselas para lograr una solución que intente paliar el desastre que ha supuesto para nosotros el peor escenario posible de un acuerdo de colaboración y comercio entre la Unión Europea y Reino Unido, porque excluye a los territorios de ultramar. No tiene mucho sentido. Y no lo tiene porque, realmente, las Islas Malvinas son prácticamente el único British Overseas Territory que produce algo físico, en este caso calamar patagónico y otros productos de la pesca que se venden casi íntegramente en los mercados de la UE. Por lo tanto, esto no tiene ningún sentido, ni desde el punto de vista de la Unión Europea, ni desde el del Reino Unido. No lo entiendo. Si buscaban algo beneficioso para ambas partes, por qué dejan a los territorios sobre los que ejercen una determinada jurisdicción fuera. Es incomprensible. No se entiende ni por parte del señor Barnier, al que excluyeron en la última parte de las negociaciones del Brexit por la intervención de la presidenta de la Comisión, ni por parte de Reino Unido.

**¿Esperaban entonces otro resultado de esa negociación?**

Nosotros contábamos con que hubieran llevado a cabo un esfuerzo mayor por conseguir



*José Ramón Fontán, preside la asociación Anepat.*

la introducción de los territorios de ultramar. La realidad es que las Islas Malvinas son un ejemplo de sociedad, de economía y de fiscalidad que está a nivel de cualquier país europeo. Tienen una fiscalidad, una imposición directa e indirecta, aún más exigente que la española y, sin embargo, están consideradas por España como paraíso fiscal. Lo cual pienso que tiene mucho que ver con Gibraltar o con otras razones políticas, pero no responde a la realidad. Volviendo al tema que nos ocupa, el calamar estará llegando en abril y va a ser castigado sin mucho motivo porque no hay ninguna producción española de ese calamar. Es más, no hay ninguna producción de ningún estado miembro de la UE de ese calamar. Por lo tanto, no compite contra nadie. Así que asistimos

## «No dejamos la bandera española porque quisiéramos, sino porque tuvimos que hacerlo por obligación»

asombrados al hecho, por ejemplo, de que existan contingentes para el calamar de Boston y que, por contra, no existan para el de Malvinas. Existieron en su tiempo, sí, pero los anulamos porque entramos en un régimen libre que, ahora, se ha venido completamente abajo con este bodrio de acuerdo entre la Unión Europea y Reino Unido.

### ¿De dónde es la flota que pesca calamar en Malvinas?

Hay que tener en cuenta que la producción de la flota de las Malvinas dedicada a la captura de calamar patagónico es toda ella de capital español, compartido con el de los socios malvinos. Son barcos en los que toda la dotación cualificada (capitanes, jefes de máquinas, contramaestres, cocineros...) es española. Y ojo, sin tener ninguna obligación legal de hacerlo puesto que tienen banderas de Malvinas. Además, estos buques suponen para el Producto Interior Bruto de España 160 millones de euros anuales, que se dice pronto. Y eso se sustancia con la construcción naval -4 buques en los últimos dos años-, con los talleres de reparación y mantenimiento, con los proveedores de víveres y redes, con el almacenamiento frigorífico... Todo ello, básicamente, en el área de Vigo/Marín. En fin, unas cifras que son asombrosas en contraposición con el interés que han demostrado los responsables públicos, tanto gallegos como españoles, y de la Unión Europea, con respecto a la actividad de esta flota. Y, como dato significativo para que la gente se dé cuenta de la im-

«Los buques que trabajan en Malvinas suponen para el PIB español 160 millones de euros anuales»

portancia de estos buques, te puedo decir que lo que producen equivale en valor al 50% de lo de todas las lonjas gallegas de pescado.

### En caso de que no se llegue a ningún acuerdo sobre lo ya pactado, ¿de qué pérdida por barco estamos hablando con respecto a otros años?

En principio, el 6% del valor de sus capturas. Es decir, el 6% del valor de los ingresos. Y si tienes en cuenta que a todos los ingresos hay que restarle los costes y que éstos son enormes -desde la amortización de los buques, que tienen un precio de construcción en astillero de 20 millones de euros cada uno, hasta el combustible necesario o el pago a una tripulación de 50 hombres y licencias de pesca anuales que superan los 750.000 euros/año-, pues lo que queda es poco y ese poco hay que cuidarlo. Pero si encima te restan un 6%, realmente duele. Así que, si somos realistas y sinceros, es posible que una parte del arancel se pueda repercutir en la venta y que el perjudicado sea el consumidor europeo, aunque eso lo decide el mercado y quien lo pagará, en principio, es el armador. Es otra razón por la que no entendemos que no se hubiera podido incluir dentro del acuerdo de colaboración y comercio a la región de las Islas Malvinas, porque no hay más que perjuicios, da igual desde el ángulo que lo mires. La Unión Europea está tirando piedras contra su propio tejado. Al único que beneficiaría esto sería a un eventual pescador español/europeo que capturase calamar patagónico y no existe, salvo que lo robe. Así que seguimos sin entender nada.

### En el caso de que no haya un acuerdo, ¿hay plan B para la flota?

El Plan B sería que los territorios de ultramar, tanto británicos como de los estados miembros de la UE (por ejemplo, Groenlandia), fuesen integrados en el Acuerdo de Colaboración y Comercio resultante del Brexit. Pero no depende de nosotros, los armadores de sociedades mixtas con las Islas Malvinas. Por otra parte, el reglamento de Contingentes Arancelarios Autónomos no es un cheque en blanco. Protege el suministro de materia prima a la industria europea que transforma pescado. Por un lado, la cifra a la que se podría llegar no alcanzará nunca todo lo que se pesca, porque hay una parte del calamar que se vende directamente al consumo, sin que se procese.

Por lo tanto, si finalmente aplican este reglamento, se paliaría sólo una pequeña parte de la producción. Por otro lado, lo que consi-

## «Nuestras cifras económicas son asombrosas en comparación con el poco interés mostrado hacia nuestra flota»

deras un Plan B no lo vemos de una forma realista. Lo único que podría darse, si las altas instancias quisieran, sería una revisión del acuerdo que se ha firmado que, como sabes, todavía está con flecos colgando por todos los lados hasta que se pongan de acuerdo en los detalles.

### Y si revisan el acuerdo, ¿qué pasaría?

Si se avanza en esa línea, podrían incorporar al acuerdo, si quisieran ambas partes, a los territorios de ultramar. Nadie se lo impide. Entonces si se resolverían todos nuestros males. Lo que tiene que quedar claro es que nosotros, con todo nuestro respeto hacia todo el mundo, no dejamos la bandera española porque quisiéramos sino porque tuvimos que hacerlo. Y no nos enfrentamos a nadie porque lo único que tratamos es de hacer ver que generamos puestos de trabajo en mar y en tierra, que generamos renta y que somos de interés público nacional y europeo. Que quede bien claro, porque se quiere hacer creer a la gente que somos extranjeros y la opinión pública debe saber que generamos las tres cosas que, a mi juicio, un mandatario público debería cuidar: los puestos de trabajo y su mantenimiento, la generación de riqueza (el PIB) y la protección de los consumidores españoles y europeos. Todo lo demás es música celestial.

«La pérdida por barco en el caso que no se consiga ningún acuerdo alcanzaría al 6 por ciento del valor de las capturas»

## El palangre de superficie de ARVI forma una OP

Una nueva Organización de Productores Pesqueros centrada exclusivamente en el palangre de superficie se ha constituido, en base a los objetivos marcados por la Cooperativa de Armadores de Vigo.

La nueva OPP, que está a la espera del reconocimiento oficial por parte del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, llevará el nombre de Opnapa, Organización de Productores Nacional de Palangre de Altura, y surge de la fusión de las dos asociaciones de palangre integradas en ARVI, la Cooperativa de Armadores de Vigo: Arpoan (Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de Palangre y otras Artes de Pontevedra) y Anapa, (Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangreros de Altura).

La integración de ambas asociaciones y su consolidación como OPP convertirá a Opnapa en la principal organización de palangreros de superficie de la flota nacional, con más de 50 unidades. Al mismo tiempo, la creación de la nueva OPP implica la salida de Arpoan y Anapa de la OPP3 de ARVI.

Con todo, la nueva Opnapa se mantendrá bajo el paraguas de la cooperativa viguesa y formalizará su adhesión a Cepesca una vez el Gobierno la reconozca.

La presidencia corre a cargo de Juan José Sampedro, mientras que Marián Portela será la vicepresidenta. Edelmiro Ulloa, gerente adjunto de ARVI, asume la gestión de la nueva organización. 

## MAQUINARIA DE CUBIERTA



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

UN ÚNICO PROVEEDOR PARA TODOS SUS EQUIPOS

# Julio Morón: “Los precios de la producción de atún congelado son paupérrimos, los mismos que en la década de los noventa”

Texto: Teresa Montero.  
Fotos: Opagac

La Covid-19 marca el modus operandi de la flota atunera española, cuyos marineros tienen que viajar por otros países, no pueden trabajar en grupos burbujas, operan en alta mar en todos los océanos y sus traslados son más complejos.

La flota afronta el 2021 marcado por las dificultades para desarrollar las operaciones de relevo de sus tripulantes debido a la necesidad de garantizar su salud y seguridad. De este modo, la flota mantendrá su enfoque de priorizar estos aspectos contemplados en la vertiente social de su certificado de Atún de Pesca Responsable (APR) y con el que respalda la sostenibilidad global de su actividad.

La Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC), prevé que, durante el primer semestre de este año, tendrá que relevar alrededor de 1.200 tripulantes, de los que unos 650 son extranjeros y 550 españoles.

Estos relevos se realizarán prioritariamente en los puertos base de Abidjan (Costa de Marfil), Victoria (Seychelles) y Manta (Ecuador) y según el estricto protocolo diseñado por la flota, en colaboración con las autoridades sanitarias de los países en los que opera, así como los de origen y destino de los pescadores.

**Queremos que nuestra flota sea prioritaria dentro del plan de vacunación**



Barco atunero atracado en Port Victoria en Mahe (Seychelles).

### Trabajo esencial

Debido al carácter esencial de su actividad, Opagac ha solicitado al Gobierno y a las Comunidades Autónomas del País Vasco y Galicia, donde se concentra la mayoría de la flota, el reconocimiento de los tripulantes como personal de acceso prioritario a las vacunas contra la Covid-19, una vez completado el proceso de vacunación de los grupos de alto riesgo.

Julio Morón, director gerente de Opagac, explicaba que los primeros en vacunarse serán los marineros que estén de vacaciones para aprovechar su estancia de cuatro meses en tierra, ya que se precisa un tiempo para realizar todo el proceso.

Se ha solicitado la vacunación de unos 1.200 tripulantes. A medida que se vayan produciendo los relevos se irán vacunando el resto. Morón proclamó que la vacunación de tripulantes en barcos de pesca, “es tan esencial como su trabajo. Por lo complejo de nuestra

operativa y por el tiempo que los marineros pasan fuera de España es justo reconocer que sean considerados personal esencial”.

Esta demanda se fundamenta en la resolución adoptada el 1 de diciembre por la Asamblea General de la ONU para instar a sus estados miembros a reconocer trabajadores esenciales a la gente del mar y otro personal marítimo, una decisión que a finales de 2020 ya habían adoptado 45 países, según la Organización Marítima Internacional (OMI).

### Sostenibilidad pesquera

A su vez, la flota atunera advierte del impacto negativo de la pandemia en el equilibrio de los recursos pesqueros por las alteraciones ocurridas en las reuniones online de las principales Organizaciones Regionales de Pesca (ORP); así como por la relajación de las medidas de control, entre ellas, la suspensión de los programas de observadores. “El panorama se está

complicando”, reconocía Miguel Ángel Herrera, gerente adjunto de Opagac.

En este último año, la mayoría de las ORP trabajaron en mínimos, ha habido algunas reuniones, la mayoría, sino todas, virtuales. Esto en los grupos de trabajo no causa mucho trastorno, pero en reuniones “que son más políticas, donde tiene que haber más interacción, pues si ha habido ciertos problemas”, reconocía Herrera.

Por ejemplo, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) no celebró reunión anual y se limitaron, a la espera de que pase la pandemia, a prorrogar para 2021 las resoluciones del año pasado que no cubren las necesidades ni las recomendaciones científicas. En otras comisiones la situación fue muy similar. Por ello, la flota muestra su preocupación. Primaron las reuniones cortas para tratar temas prioritarios, pero obviando muchos asuntos importantes.

Las dificultades para celebrar reuniones presenciales en negociaciones complejas con muchos países implicados van a tener, considera Opagac, implicaciones en las medidas de gestión a adoptar y en la transparencia de los procesos de toma de decisiones. Como de hecho así está ocurriendo.

Así, en la Comisión de Túnidos del Océano Índico (CTOI), celebrada online del 8 al 12 de marzo, no se ha logrado un acuerdo respecto a la sostenibilidad de la pesquería de rabil, en situación de sobreexplotación, ni sobre atajar las deficiencias relacionadas con la regla de control de captura para el atún listado. Además, no habrá veto de redes a la deriva.

La UE ofreció un compromiso de reducción de un 20% de capturas históricas, pero los países ribereños no europeos y las ONG no aceptaron la propuesta. Las posturas están muy distantes. Para el stock del patudo en el Atlántico, la expectativa no es muy buena. Se ha prorrogado una medida que no cubre las necesi-



*Tripulantes de la flota atunera en pleno trabajo en cubierta.*

dades ni las recomendaciones científicas, y además hubo bastante desacuerdo.

Por todo esto, Opagac insta a reuniones virtuales para un seguimiento de la eficacia de las medidas y la revisión de las recomendaciones científicas, además de aportar transparencia al proceso de toma de decisiones, tanto a las partes contratantes como a los observadores.

En este sentido el presidente de ICCAT, Raúl Delgado, lamenta que no se haya podido llegar a un consenso respecto a la implementación de las medidas de conservación y ordenación para varios stocks que muestran importantes señales inquietantes.

Por ello, instó a las partes contratantes de ICCAT a iniciar consultas bilaterales o multilaterales para solucionar algunas de las dificultades sobre los temas más importantes (examinar medidas, límites de captura y mecanismos de verificación de la misma para 2022) a abordar en las reuniones de la Comisión de 2021. El próximo noviembre se celebrará la 27ª Reunión ordinaria de la Comisión.

### Reducción de capturas

Respecto a las restricciones, debido a la situación del patudo en el Atlántico y del rabil en el Índico, la Secretaría de Pesca, en aplicación de las regulaciones de ICCAT y CTOI, ha emitido dos órdenes de gestión para estas especies que contemplan una cuota individual por barco.

Desde el 2017, España realiza un reparto de las cuotas del rabil del Índico “de manera horizontal según el tamaño de la flota. Dos tamaños de flota, dos cuotas para

**Si no concienciamos al consumidor que exija información “vamos correr el riesgo de estar siempre impulsando que exista fraude alimentario”**

cada barco, y a eso le añade un límite de captura total. Esto nos ha supuesto, para este año, una reducción del 20% de nuestras capturas con respecto al año 2014 o casi el 30%. Ha supuesto un palo bastante importante”, explicaba Morón.

### Observadores electrónicos

Asimismo, las limitaciones de desplazamiento han motivado la suspensión temporal de la obligatoriedad de embarcar observadores por algunas ORP, lo que puede suponer un riesgo en la relajación de las medidas de control. Impactaría en la recopilación de datos necesarios para las evaluaciones de los stocks, el asesoramiento científico de las comisiones, y para el control del cumplimiento de las medidas de gestión y las condiciones laborales por parte de los buques.

Ya es un hecho que la cobertura científica de las pesquerías se ha deteriorado mucho, explicaba Herrera, pues son los observadores los

**Si importas lomos precocinados chinos a bajo coste tienes que despedir a la gente que hacía los lomos en las fábricas de España**

# ”Si no se valora el atún capturado con estándares europeos, por la flota europea y procesado en Europa, en un futuro Carrefour en vez de comprar la lata en Galicia lo va a hacer en China o Tailandia”, apunta Morón

que controlan las declaraciones de las flotas. Además, no se ha efectuado un muestreo de las capturas en los puertos. “Ante la ausencia de observadores a bordo, muchas organizaciones están derogando esas obligaciones”, expuso Herrera.

Así, según Opagac, las ORP deberían abogar por la mejora y mayor uso de sistemas de monitorización electrónica para al menos realizar un seguimiento de mínimos, y para ofrecer seguridad al mercado en cuanto a la trazabilidad de los productos pesqueros, en materia social y ambiental.

Los datos de los observadores electrónicos están validados por las ORP. Y aunque las cámaras están en proceso de adopción por los organismos de pesca, todavía no se han adoptado en la mayoría de ellos estándares oficiales. Muchos países tienen sus dudas sobre la validez de estos datos. “En cuanto a su función de control, aún no están reconocidas las cámaras al 100%”, nos explicaba Herrera.

Destacar que la flota española posee una cobertura 100% de observadores físicos o mediante medios electrónicos y que muchas otras flotas no cumplen ni siquiera los mínimos de cobertura de observadores adoptados por algunas organizaciones (5%).

Las restricciones de las capturas, la complejidad de la actividad marcada por la pandemia y la vacunación “están haciendo que sea un año bastante complejo” expuso el director gerente de Opagac.

La pandemia, según él, está debilitando la estrategia de sostenibilidad, base de la actividad de Opagac tanto en la vertiente ambiental como social, por ello, “los gobiernos y las autoridades pesqueras han de colaborar con los pescadores para encontrar el equilibrio entre garantizar la conservación de los stocks y la seguridad y el bienestar de nuestras tripulaciones”, que suministran

atún, un alimento fundamental y “son personal esencial”.

### Poderío asiático

Además, proseguía, “la situación del mercado no ayuda. Desde el punto de vista económico es delicada. Aunque ha podido haber algún aumento en el consumo doméstico no se corresponde con el precio de venta porque, como siempre, las grandes conserveras asiáticas tienen un papel de poderío, vamos a decir tremendo”.

Hacen compras adelantadas a ciertas flotas a unos precios base fijados sobre unas cantidades grandes y el resto de la producción fluctúa con un margen muy estrecho, “con lo cual nuestro margen de negocio se estrecha

cada vez más con la preponderancia de estas conserveras”, confirmaba Morón. Se están dando precios de hace 20 años.

A esto hay que sumar la entrada sin arancel en España de lomos asiáticos, con precios irrisorios, bajo la concesión de la UE a las importaciones de Terceros Países en el contingente de los aranceles. Esto ha supuesto que el precio se estanque desde octubre.

Un ejemplo, producir una tonelada de lomo precocido en España cuesta 4.200 euros, y uno chino, 3.100, que al eximirle del 24% de arancel “se pone en un precio, que lógicamente no nos llega ni para echar gasoil al barco”, se lamentaba el director gerente.

Es más, la UE ha subido un 16 % la cuota de importación anual de lomos de atún de China sin arancel destinado a industria. Con esta concesión a una de las flotas “menos cumplidora” señalaba Morón, parece que la UE “casi nos está echando una mano al cuello para que nos ahogemos”.

### Pasa factura al sector

A su parecer, se han premiado los intereses a corto plazo, “es algo que en muy poco tiempo vamos a ver en la industria conservera”. Es la que ha movilizado las importaciones de producto barato, que viene de Asia, “donde no existen garantías de sostenibilidad y condiciones sociales, y con el objetivo de seguir produ-



Julio Morón, director gerente de OPAGAC



*Capturas de túnidos son descargadas por parte de un atunero congelador.*

ciendo para la marca blanca, la más barata. Yo entiendo que es un esquema de negocio que ha primado y así lo ha considerado la UE”.

El director de la organización atunera se refiere a corto plazo “porque si tú importas lomos ya precocinados chinos a bajo coste, tienes que despedir a la gente que hacía los lomos antes en España”. Si no se valora ante el consumidor el atún capturado con criterios y estándares europeos, por flota europea y procesado en Europa, señalaba, “después a largo plazo va a pasar factura al sector, porque en un futuro Carrefour en vez de comprar la lata en Galicia la va a adquirir en China o Tailandia directamente. Se va a ahorrar un paso”.

El director de Opagac lamenta que “por desgracia no hemos sabido conjugar los intereses de las dos partes implicadas: armadores y conserveros. No nos hemos entendido, fallo de las dos partes, aquí no hay culpables. Europa no tiene el coraje de poner a China en el IUU como pone a países pequeños como Guinea Conakri, al que ha masacrado o Kiribati”.

A pesar de estas circunstancias muy duras, anotaba Morón. “no nos vamos a quejar porque seguimos en actividad, operando, con todas las dificultades”.

## Restricciones en las capturas, las dificultades de la pandemia y las importaciones, principales problemas del sector atunero

### Certificación social

Por otra parte, su certificación de Atún de Pesca Responsable con AENOR sigue marchando bien. “Hay expectativas que la disposición a los consumidores de atún APR aumente tanto por las fábricas de conservas españolas Isabel y Campos como por Atunlo que es una conservera lomera, vamos a decir, de Galicia, que también se ha certificado en su cadena de custodia y que produce atún congelado para consumo directo”, expuso Morón.

El número de barcos certificados de Opagac ha aumentado, pasando de 60 porque

se han unido otros armadores españoles. La organización espera que esta certificación, desarrollada desde 2017, sirva, explicaba su director, “de referencia a una gran cantidad de movimientos que hay en cuanto a la certificación social de los productos de la pesca para todas las distintas flotas”, señaló Morón.

Adelantó que hay diversas iniciativas tanto de ONG como de industria para tener una certificación social de la pesca. En cuanto esas certificaciones se homologuen, buscarán asociarse a la certificación de GSSI (Global Sustainable Seafood Initiative), “la referencia internacional”, expresaba Morón “y procurar que la APR entre dentro de esas certificaciones sociales reconocidas en el mundo entero”. Señalar por último que la continuación del proceso de evaluación con MSC también marca el trabajo de Opagac este año. Esperan que concluya a finales de verano o principios de otoño.

### Reunión del patudo

La Reunión intersesiones de preparación de datos de patudo de 2021 del Grupo de especies de túnidos tropicales se celebrará en línea entre el 22 y el 30 de abril de 2021. 🌊

# Los armadores galos piden la revisión del margen de tolerancia sobre estimaciones de capturas y desembarcos

**E**l Parlamento Europeo examinará el informe de la Comisión de Pesca sobre la revisión del Reglamento (CE) nº 1224/2009 por el que se establece un sistema de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política común de pesca (también conocido como reglamento de control). En esta perspectiva, Orthongel, que reúne a empresas pesqueras francesas (CFTO, Sapmer, Via Océan) que pescan atún tropical (rabil, listado y patudo) en el océano Índico y el Atlántico, pide que se revise el artículo del Reglamento relativo al margen de tolerancia sobre estimaciones de capturas y desembarcos.

Esto es totalmente imposible de aplicar dado de las especificidades de esta pesquería de aguas lejanas – lo que está confirmado por los científicos – y pone a la empresa armadora en una situación de infracción sistemática, según señalan desde Orthongel.

Lo que está en juego es sencillo para los pescadores europeos, su empresas y sus socios proveedores: es una cuestión primordial de supervivencia. El artículo 14.4 del Reglamento de Control revisado establece que “En comparación con las cantidades desembarcadas o los resultados de una inspección, la tolerancia permitida en las estimaciones registradas en cantidades en kilogramos de pescado mantenidas a bordo serán del 10 % por especie”. Por lo tanto, los patrones de pesca deben estimar con precisión, con un margen de error máximo del 10% por en relación con las notas de venta finales, las cantidades de atún capturado y luego desembarcado por especies (atún de aleta amarilla, patudo, listado). Si el margen de error es superior al 10%, el capitán y el armador son sancionados. Sanciones que pueden llegar incluyen la retirada de los derechos de pesca del buque y, por tanto, del derecho a pescar y trabajar para los pescadores. Orthongel ha recordado que el reglamento de control se ha elaborado para regular el desembarco de la flota comunitaria en los puertos de la UE y no tiene en



## Existen diversas iniciativas, tanto de ONG como de industria, para tener una certificación social de la pesca

cuenta las especificidades y la realidad de los atuneros cerqueros oceánicos. Este es el caso de esta disposición sobre el margen de tolerancia, que es totalmente inaplicable por la necesidad de colocar las capturas a bordo y congelarlas rápidamente para cumplir con los protocolos. A ello se unen, las condiciones sanitarias estrictas en entornos tropicales donde la temperatura ambiente oscila entre 30 y 40°C. Cabe considerar el fuerte parecido entre varias especies (el atún de aleta amarilla y el atún de aleta amarilla en particular), junto al desembarco en puertos de países no comunitarios en condiciones climáticas tropicales. El margen de tolerancia se contempla en el artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1224/2009. En la pro-

puesta de refundición de dicho Reglamento, el margen de tolerancia se menciona en el artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 1224/2009. Además de las sanciones económicas, la normativa comunitaria prevé la concesión de 3 puntos en el capitán y el buque (art. 92 del R(CE) 1224/2009 y art. 125 del R-ex(UE) 404/2011). Cuando el capitán o el buque hayan acumulado 18 puntos, se emiten suspensiones del permiso. En estas condiciones, los patrones de pesca deben estimar sus volúmenes de capturas por especies, sin tener acceso a herramientas fiables para consolidar sus declaraciones. Esta imposibilidad técnica es conocida por científicos durante muchos años y en 2009, el IRD (Instituto de Investigación y Desarrollo) indicó que en particular “que no es posible para un jefe dar una estimación razonable de la composición específico de los aterrizajes”. Se trata de las notas de venta finales emitidas por las conserveras y los transformadores tras la clasificación y el pesaje de los pescado, que proporcionan las cantidades exactas desembarcadas, pero no están disponibles en el momento del desembarco.

Cuando la fábrica de conservas está alejada del puerto de desembarco, puede ser necesario esperar varias semanas para conocer las cantidades finales pescadas. 🌊

## Piden la clarificación con las certificaciones pesqueras

El seminario “El sudoku de las certificaciones pesqueras”, promovido por la organización de armadores atuneros Opagac y centrado en el debate sobre la expansión de las eco-etiquetas para el pescado, ha buscado la clarificación de los estándares que vienen utilizando las empresas certificadoras.

La directora de proyectos de Opagac, Isadora Moniz, ha explicado el proyecto de los atuneros españoles, que aspiran a certificar todas sus capturas en tres océanos con el sello MSC (de pesca responsable).

La flota atunera también cuenta con el distintivo APR -de la entidad Aenor-, que avala especialmente el respeto a los derechos laborales. Moniz ha señalado que ya hay unos 60 barcos certificados -pertenecientes a armadores españoles- y entre 7 o 9 millones de latas de atún en los supermercados con distintivo de pesca responsable. Los barcos vinculados a Opagac capturan cerca del 8 % de la pesca mundial del atún tropical, una especie con un mercado muy competitivo.

Moniz también ha recordado el proyecto de mejora de pesquerías, impulsado por los atuneros junto con la organización ecologista WWF en 2016, que busca potenciar buenas prácticas como el uso de dispositivos biodegradables, estudios para reducir la mortalidad de tiburones, rays y ballenas o para la liberación de fauna.

Por su parte, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) prepara una guía práctica con recomendaciones para mejorar “las condiciones laborales” en toda la cadena de valor de la industria pesquera, del mar al consumidor.

La experta de la subdivisión de comercio pesquero de la FAO Mariana Toussaint ha explicado, en este seminario virtual, que este organismo prepara una guía que recopile “todos los instrumentos, recomendaciones y estándares que existen” para fomentar la responsabilidad social corporativa (RSC) en la pesca. 🌊

¡Alcance sorprendente!  
¡Extraordinaria eficiencia!

**FURUNO**

Detección y seguimiento continuo del pescado

Sonar de Color con Exploración en Circulo Completo

**FSV-25**

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

# La acuicultura consigue «escapar» de su dependencia de la harina de pescado

Una revisión retrospectiva de 20 años de la acuicultura mundial evidencia que la acuicultura escapa de la trampa de la harina de pescado. Hace veinte años, los investigadores Naylor y otros no estaban seguros de que la acuicultura contribuyera al suministro mundial de alimentos. Pero su último artículo en Nature establece el récord y muestra cómo una creciente industria acuícola ha hecho un uso cada vez más eficiente de los ingredientes marinos.

El estudio de Rosamond L. Naylor, Ronald W. Hardy, Alejandro H. Buschmann, Simon R. Bush, Ling Cao, Dane H. Klinger, David C. Little, Jane Lubchenco, Sandra E. Shumway y Max Troell publicado en Nature muestra que la sostenibilidad de la acuicultura ha sido objeto de un intenso debate desde el año 2000, cuando se publicó una revisión sobre la contribución neta de la acuicultura al suministro mundial de pescado.

Este documento revisaba la evolución de la acuicultura mundial desde 1997 hasta 2017, incorporando todos los subsectores de la industria y destacando la integración de la acuicultura en el sistema alimentario mundial. La acuicultura continental -especialmente en Asia- era la que más había contribuido a los volúmenes de producción mundial y a la seguridad alimentaria. También se producían importantes avances en la eficiencia de la alimentación de la acuicultura y en la nutrición de los peces, reduciendo la proporción de pescado entrante y saliente para todas las especies alimentadas, aunque persiste la dependencia de los ingredientes marinos y ha aumentado la de los terrestres. El cultivo de moluscos y algas es cada vez más reconocido por sus servicios ecosistémicos; sin embargo, la cuantificación, valoración y desarrollo del mercado de estos servicios siguen siendo escasos.

El potencial de los moluscos y las algas para apoyar la seguridad nutricional mundial está infraexplotado. La gestión de patógenos, parásitos y plagas sigue siendo un reto de sostenibilidad para toda la industria, y los efectos del cambio climático en la acuicultura si-



*La harina de pescado ha sido el alimento principal de la acuicultura*

**Ha suministrado 80 millones de toneladas pescado y marisco, 32 millones de algas y abarca unas 425 especies**

guen siendo inciertos y difíciles de validar. La presión ejercida sobre el sector de la acuicultura para que adopte medidas integrales de sostenibilidad durante este período de 20 años ha mejorado la gobernanza, la tecnología, el emplazamiento y la gestión en muchos casos. Hace veinte años, se publicó una reseña en la que se caracterizaba a la acuicultura como una posible solución, y un factor que contribuía, a la disminución de las poblaciones de peces en todo el mundo.

En aquel momento, el sector de la acuicultura comercial estaba floreciendo, mientras que la producción de la pesca de captura permanecía estancada. La producción de pescado y marisco de piscifactoría (peso vivo) casi se había triplicado, pasando de 10 millones de toneladas (Mt) en 1987 a 29 Mt en 1997, y se cul-

tivaban unas 300 especies de animales, plantas y algas en todo el mundo.

El documento hacía mayor hincapié en las especies marinas alimentadas que en las de agua dulce y moluscos, y advertía de que la contribución positiva neta de la acuicultura al suministro mundial de pescado no podría mantenerse a menos que el sector redujera su uso de peces silvestres en la alimentación, así como sus impactos ambientales. Esta revisión abarca las tendencias mundiales de la acuicultura en los últimos 20 años, citando una selección de los documentos más relevantes.

En 2017, la acuicultura suministró más de 80 Mt de pescado y marisco y 32 Mt de algas marinas, abarcando unas 425 especies cultivadas. Tres patrones principales de desarrollo de la acuicultura han caracterizado al sector a medida que madura: el crecimiento continuo del volumen y las cadenas de valor de la acuicultura de agua dulce; los avances en la nutrición de los peces, la genética y los tipos alternativos de piensos que reducen el uso de peces silvestres en las formulaciones de los piensos; y la expansión del cultivo de bivalvos extractivos y algas marinas con el potencial de proporcionar una amplia gama de servicios alimentarios, industriales y ecosistémicos.

Estas tendencias revelan unas conexiones cada vez más estrechas entre la tierra y el mar. Continuando con una larga historia de producción en tierra, la proporción de peces de agua dulce criados con piensos compuestos, que se elaboran en gran parte con ingredientes terrestres y algunos marinos, ha aumentado en las últimas dos décadas. Al mismo tiempo, ha aumentado la inclusión de ingredientes de origen vegetal en los piensos acuícolas y la producción de especies extractivas (moluscos y algas) que filtran los nutrientes de los sistemas alimentarios terrestres y marinos.

La acuicultura se ha integrado así en el sistema alimentario mundial, con un rápido crecimiento de la producción y grandes transformaciones en los ingredientes de los piensos y las tecnologías de .

**saeplast**

Contenedores, carros cutter, pallets

# El frío es oro!

Para maximizar la calidad de su producto es imprescindible su correcta manipulación desde el primer momento.

Usar los contenedores adecuados marca la diferencia entre un producto bueno y otro excelente.



**saeplast**

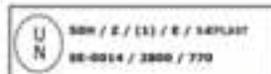
PART OF RPC GROUP

**RPC**

SAEPLAST SPAIN SA • Polígono Industrial 15 • 36880 La Caliza • España

Tel: +34 986 663 091 • Fax: +34 986 663 314 • Email: sales.spain@saeplast.com • www.saeplast.com

© Saeplast is a Registered Trademark of RPC GROUP



# La futura reserva marina en Conil provoca una movilización histórica de los pescadores recreativos

La Cofradía de Pescadores de Conil pretende ordenar los usos del caladero para garantizar su actividad extractiva y promover la regeneración de estas aguas. Para ello, propone una gran zona de reserva de interés pesquero de hasta 65.000 hectáreas que, según los precedentes, implicaría fuertes prohibiciones y supondría un duro impacto en la economía de una región ya muy deprimida. La consulta del Ministerio ha servido para unir a un colectivo antes disgregado y ha distanciado más a profesionales y recreativos en una cuestión que exige consenso para que sea una realidad.

*Texto: Juan Manuel Moreno*

La posible reserva marina de interés pesquero (RMIP) en el entorno de Cabo Roche, que afecta a aguas de las localidades gaditanas de Chiclana, Conil, Vejer y Barbate, tiene divididos a pescadores profesionales, recreativos, clubes náuticos, asociaciones deportivas, comercios e industria vinculada al sector. Se trata de una vieja reivindicación de los pescadores de Conil que ahora el Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación (MAPA) está gestionando aunque por el momento sin aportar información. La consulta pública inicial, acogida entre el 16 de febrero y el 15 de marzo, como paso previo a la tramitación de la orden de la potencial reserva, ha bastado para soliviantar posiciones enfrentadas desde hace años y que están muy lejos del requerido consenso entre los distintos actores implicados para que esta reserva sea una realidad.

## Entre el final del chollo de los furtivos y el coto privado para los profesionales

Las posturas más extremistas critican la estrategia de los profesionales de Conil como un intento para lograr un coto privado de pesca y el control sobre unas aguas públicas que hoy disfrutaban múltiples agentes sociales. De otro lado, los detractores de la reserva son acusados de furtivos. Pero como es habitual la cuestión no es blanca o negra, y tras los grises matices se vislumbra un complejo contexto donde conviven la preocupación de unos profesionales que experimentan la merma de su me-

ACTIVIDAD ECONÓMICA	INVERSION Y GASTO ANUAL MEDIO
<b>INVERSIÓN</b>	
Compra embarcación	37.000*
Compra de amarre	3.000*
<b>GASTOS TENENCIA DE EMBARCACIÓN</b>	
Licencias	4,5
Alquiler del amarre gestión indirecta	1.000
Alquiler de amarre gestión directa (APPA)	1.772
Almacenaje esloras entre 4 y 7 m	100
Almacenaje esloras entre 7 y 10 m	300
Trasporte de barco desde y hasta lugar uso	200
<b>GASTOS DE MANTENIMIENTO</b>	
Limpieza	85
Pintura	200
Aceites y filtros de motores	228
Varada anual (limpieza + pintura + aceite)	533
<b>GASTOS DE SEGUROS</b>	
Seguros	300
<b>GASTOS DE COMBUSTIBLE</b>	
Gasoil	4.600
<b>GASTOS DE PESCA</b>	
Aparejos	900
Utensilios	1.370
Cebo natural	550
Cebo artificial	500
<b>OTROS GASTOS</b>	
Hielo	300
Equipos electrónicos	3.400*
Inscripciones en competiciones	190
Manutención durante la actividad	1.650
Formación marítima	730*

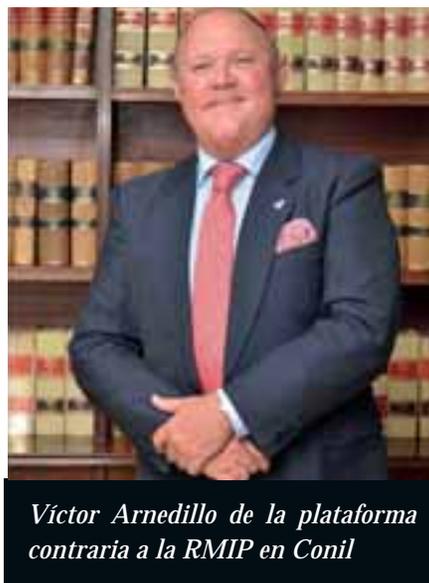
*Gastos derivados de la práctica de la pesca deportiva.*



*Momento de la protesta de los pescadores recreativos*

dio de vida, la pesca ilegal y malas prácticas de unos y de otros, la riqueza de un ecosistema sin las necesarias medidas de control para su preservación, la pasión por la mar de aficionados para quienes la pesca es mucho más que una actividad de ocio, y la realidad de una región de Europa muy deprimida donde la economía sumergida es vital en muchos casos.

Por lo pronto, el movimiento del MAPA ha provocado una movilización si precedentes entre el sector de la pesca recreativa y deportiva. La respuesta de los afectados por esta posible reserva ha superado las expectativas de unos y otros y se han erigido como un actor fundamental para la existencia de una RMIP en estas aguas. El marco jurídico español, concretamente la Ley 3/2001 y su modificación en la Ley 33/2014, señala que serán declaradas reservas marinas “aquellas zonas que por sus especiales características se consideren adecuadas para la regeneración de los recursos pesqueros, contribuyendo a la preservación de la riqueza natural de determinadas zonas, la conservación de las diferentes especies marinas o la recuperación de los ecosistemas”. Asimismo, este instrumento de gestión implica limitaciones y prohibiciones para velar por el equilibrio natural y cabe establecer zonas con distintos grados de protección. Tanto la declaración de una zona como reserva marina como sus limitaciones dependerán de un estudio científico emitido por el Instituto de Oceanografía (IEO), que certifique el estado real del caladero.



*Víctor Arnedillo de la plataforma contraria a la RMIP en Conil*

Europa Azul ha contactado con el Ministerio para conocer el estado actual de la posible RMIP en Cabo Roche y este responde que “actualmente no hay ninguna decisión tomada y si se decidiera iniciar los trabajos habría consultas con todos los interesados para buscar una situación equilibrada que tuviera en cuenta los diferentes intereses”. Ese equilibrio entre las partes afectadas será clave porque “todas las reservas se hacen por consenso”, como puntualiza el MAPA a esta revista. Según fuentes ministeriales, los resultados de la consulta están siendo estudiados y de su análisis dependerá que se descarte

## La Plataforma contraria a la reserva agrupa los intereses de 4.000 socios

la propuesta o que comiencen los trabajos, que arrancarían con las mencionadas consultas y con el diseño de la reserva.

### Dos posturas enfrentadas: posicionamientos a favor y en contra de la RMIP

La tensión entre la flota artesanal y los pescadores recreativos que venden sus capturas existe desde hace varios años en la zona, por lo que la competencia entre ellos atiende a un cariz económico más que ecológico. Así lo certifican los investigadores de la Universidad de Sevilla que han realizado el estudio ‘Protección y Gobernanza del Mar de Cabo Roche (Cabo de Trafalgar- Islote de Sancti Petri)’, donde se caracteriza la pesca marítima de recreo desde embarcación en este espacio.

Este estudio ha servido como argumentación en la propuesta que la Organización de Productores Pesqueros Artesanales Lonja de Conil (OPP 72) ha presentado ante el Ministerio de Pesca para lograr la reserva. Se trata de un estudio que se inserta en el proyecto Mar de Gades, financiado con 61.139,99 eu-

## La RMIP de Conil sería la primera reserva atlántica peninsular

ros por la Fundación Biodiversidad, adscrita al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y que cuenta con fondos FEMP. El beneficiario de esta ayuda es World Wildlife Fund for Nature (Adena WWF), que tiene como socios a la propia OPP 72 y a la Sociedad para el Desarrollo de las Comunidades Costeras (Soldecocos), entidad donde colaboran los firmantes del estudio.

Junto al apoyo de Soldecocos y WWF, los pescadores artesanales suman en su intención de lograr la reserva el beneplácito de los ayuntamientos de Conil y Barbate, así como el de otras entidades ecologistas como Seobirdlife o Ecologistas en Acción.

Nicolás Fernández dirige la OPP 72 y es la cabeza visible en la lucha por una RMIP para Conil. En una entrevista para Europa Azul, Fernández califica la reacción de los pescadores recreativos como “un revuelo propio de una gran desinformación, ya que se ha interpretado la futura reserva como algo plenamente prohibitivo”.

Y es que quienes están en contra de la RMIP planteada por Conil denuncian “intereses espurios porque ni el caladero ni la faena tradicional están en peligro y cabe pensar que alguien quiere gestionar los dineros de Europa. Nosotros no tenemos nada contra los profesionales, queremos que lo que se tenga que proteger sea en beneficio de ambos sectores, vamos a luchar por la inclusión, no podemos permitir que se nos excluya”. Son palabras del abogado Víctor Arnedillo, pescador recreativo, letrado de la Federación Andaluza de Actividades Subacuáticas y, a su vez, portavoz de la ‘Plataforma contra la instauración de la Reserva Marina de Interés Pesquero Área de Cabo Roche’.

Esta plataforma cuenta con el apoyo de las Federaciones Nacional y Andaluza de Actividades Subacuáticas, la Federación Andaluza de Pesca Deportiva, la Federación de Empresarios del Metal de Cádiz y Horeca Cádiz, patronal de la hostelería y hoteleros.

Además, representa a unos 4.000 socios miembros de entidades como la Asociación de Pescadores Recreativos Pesca Responsable, la Asociación Española de Pescadores Sportivos,



Mapa de la zona propuesta para establecer la reserva marina de Conil

## Los pescadores recreativos reclaman un estudio científico, independiente y completo sobre la situación del caladero

vos, clubes náuticos de Barbate, Conil, Sancti Petri, Gallineras, Cádiz, Rota o Málaga, entre otros actores, como se describe en el escrito de alegaciones que han presentado ante el MAPA.

Pese al clima hostil, en una entrevista concedida a Europa Azul Arnedillo ha subrayado que “la Plataforma no quiere generar el menor conflicto con el sector pesquero profesional porque respetamos a los trabajadores de la mar, entre otras cosas porque también somos gentes de la mar y sabemos lo que cuesta coger un kilo de pescado”.

En el éxito de convocatoria de esta Plataforma ha sido clave el papel de la Asociación de Pescadores Recreativos Pesca Responsable, presidida por Francisco Narváez, quien también ha atendido a esta revista. La Asociación fue creada en 2017 en previsión de este enfrentamiento administrativo y ha facilitado la filiación de los 4.000 socios de la Plataforma.

Entre las voces contrarias a la reserva marina destaca el rechazo de la Cofradía de Pes-

cadores de Barbate. Su patrón mayor, Alfonso Reyes, ha emitido una declaración manifestando la oposición de sus pescadores y reclamando el carácter histórico del caladero en cuestión para su flota. Este cruce de intereses entre cofradías andaluzas es el motivo de la neutralidad o silencio en los mayores representantes del sector pesquero profesional andaluz. La Federación de Cofradías de Pescadores de Cádiz,

Facope Cádiz, y la Federación Andaluza de Asociaciones de Pescadores de Andalucía, Faape, no respaldan las intenciones de los pescadores de Conil debido al conflicto de intereses profesionales. La misma postura se observa en la Consejería de Pesca de la Junta de Andalucía, que ha rehusado pronunciarse en esta cuestión pese al requerimiento de Europa Azul.

### Las razones de Conil para reclamar una reserva marina

Desde Conil apuntan a los problemas del caladero motivados por el efecto del arrastre y el furtivismo. Fernández reconoce que el “furtivismo existe en los pescadores recreativos y también en los profesionales, y también pescan en esta zona barcos de arrastre y de fondeo donde está prohibido”. “Consideramos que la RMIP es un instrumento de conservación del medio y no queremos que se acabe con nuestro caladero, que es una zona muy importante de muchas especies, no solo animales, como es el caso del coral anaranjado. Ya en los años 80 desaparecieron especies mo-

lucas como resultado de una actuación irregular con pesquerías profesionales como era el arrastre”, añade.

Igualmente, Fernández señala que la RMIP también favorece el desarrollo de otras actividades socioeconómicas, como la producción de moluscos bivalvos o la explotación del turismo ecológico y científico. “Desde nuestro territorio ya estamos impulsando el turismo ecológico así como el turismo antropológico y cultural. Próximamente presentaremos propuestas de cara al futuro que tenemos en esta línea” ha explicado a nuestra revista.

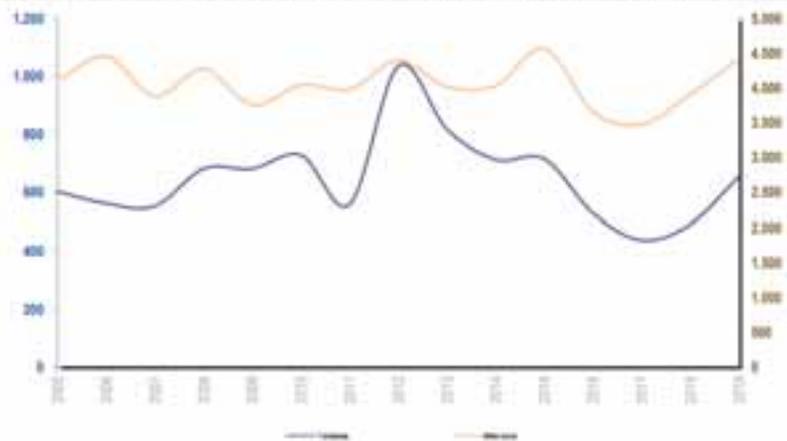
A consecuencia de la menor productividad del caladero se da una menor facturación. En el balance de 2020 Fernández explicaba a este medio cómo el año pasado las ventas habían bajado un 50%. En ello influyó el Covid, que supuso el cierre del turismo y la paralización casi total de la flota, así como el alga invasora. No obstante, y aunque los datos de la lonja conileña muestran que la facturación se mantuvo entre 2005 y 2019 (ver gráfico), Fernández explica ese equilibrio “porque hemos tenido a ocho barcos trabajando desde 2007 en el Estrecho de Gibraltar, pescando pez sable, voraces... que ya tampoco hay. Son capturas de otros caladeros que luego son vendidas en nuestra lonja”. “Llevamos además siete barcos vendidos en un año y medio, la razón por las que queremos una reserva es para ordenar los usos” añade

### Motivos en contra de la reserva marina de interés pesquero

En primer término, desde la Plataforma cuestionan activamente los argumentos esgrimidos por la OPP conileña. Narváez apunta a los datos del Sistema de Información Andaluz de Comercialización y Producción Pesquera de la Junta de Andalucía (Idapes) para certificar la productividad del sector. En este sentido reclaman un estudio científico, independiente y completo sobre la situación del caladero, y se muestran a favor de la regeneración en caso de ser necesaria.

Sobre la conservación del caladero, Arnedillo se refiere a la veda natural que suponen las condiciones climatológicas de la zona. “El régimen de vientos de esta franja marina supone que en esta zona hay fuertes vientos de levante que impiden la actividad en primavera, y en invierno predominan vientos de suroeste que también impiden la faena por el oleaje que produce el viento. De 365 días de año pueden ser 180-190 días los que el vien-

Evolución de la producción comercializada en la lonja de Conil. Serie 2005-2019. Fuente: Junta de Andalucía



### Evolución de las descargas de especies en la lonja de Conil.

## «Existe revuelo al interpretarse que la reserva es algo prohibitivo»

to hace insostenible la práctica de la pesca artesanal, incluso para los profesionales”.

Arnedillo también explica el aumento de la competencia entre profesionales y recreativos observando que “la evolución de las especies objetivo de los barcos de la cofradía ha confluído con los años con las especies que tradicionalmente pescamos los recreativos a medida que han desgastado sus especies objetivo iniciales. Ahora piensan que si un submarino coge dos pargos les perjudica, pero eso no es así, porque ni las condiciones climáticas ni las dificultades de la actividad permiten que esto sea un riesgo”.

En ese aspecto Narváez critica cuando en el pasado apuntaron al mero por su valor comercial: “Nos acusan de exterminar al mero cuando ellos, que no tenían al mero entre sus especies objeto, capturaron entre 2010 y 2011 casi 11.000 kilos de mero, cuando estaban capturando unos 200 kilos al año, normalmente por error porque sus aparejos estaban previstos para otras especies. Es un pez grande y valioso que no tiene gran salida comercial porque su mercado es limitado, comprobamos que no les resultaba rentable y abando-

naron su pesquería. Es decir, el interés económico es lo que determina su acción y no motivos ecológicos”.

Narváez rechaza también las acusaciones de pesca ilegal en recreativos aludiendo a las sanciones impuestas por las autoridades. “Desde el departamento encargado de gestionar las sanciones nos han comentado que por una sanción a recreativos se dan cincuenta a profesionales”. “Yo tengo desde 2016 a 2021 hasta veinte actas de inspección pesquera, de registro, pesaje de pescado, seguros... control hay aunque si hubiera un control permanente en el acceso a los puertos sería mucho mejor para todos”, nos explica el presidente de la Asociación Pesca Responsable.

Arnedillo completa esta postura señalando que “los recreativos son aficionados comprometidos con la pesca, porque la pesca para nosotros no solo es deporte, es pasión, cultura y una forma de relacionarnos entre amigos y familiares, por eso estamos absolutamente en contra de que haya gente deportiva que vende pescado”.

De otro lado, desde la Plataforma advierten que la RMIP supondría la prohibición casi total de actividad recreativa en las aguas afectadas. Así se deduce del ejemplo de las dos reservas activas en Andalucía, la de Gata-Níjar y la de Alborán. En ambas, en las zonas de reserva integral, queda prohibida la pesca profesional, la submarina, la recreativa, el fondeo y el submarinismo. Y en ambas, en las zonas de reserva marina, sí se permite la actividad profesional y el submarinismo sin pesca, además, se permiten algunos usos para

pesca recreativa pero siempre con autorizaciones del gestor y solo en algunas modalidades.

“La implantación de una RMIP en nuestras costas solo beneficiaría a unos pocos en perjuicio de miles de pescadores recreativos que desarrollan su actividad lúdica acogidos a criterios de responsabilidad y sostenibilidad”, apunta Víctor Arnedillo. El letrado añade que no solo afectaría a las 16.000 licencias de pesca recreativa vigentes en Cádiz, sino que “detener la pesca recreativa atacaría a 600 empresas que suman unos 6.000 trabajadores directos”. Y es que los gastos que implica una embarcación y la actividad pesquera son muy numerosos y emplean a un gran número de empresas.

Náuticas, puertos de amarre, garajes, licencias, almacenaje, mantenimiento, seguros, combustible, aparejos, cebos, equipamientos, etc. (ver tabla de gastos anuales). La importancia de una investigación a fondo sobre la pertinencia de esta reserva marina adquiere mayor relevancia cuando su impacto socioeconómico podría desestabilizar aún más a una de las regiones más castigadas por el desempleo en España y Europa.

El propio estudio realizado por WWF y Soldecocos reconoce sus limitaciones y afirma que “no se ha podido determinar el esfuerzo pesquero de la flota recreativa”, o que ni siquiera existe un sistema actualizado de datos sobre la flota recreativa operativa, por lo que no aporta un censo real de pescadores recreativos.

## Zona propuesta como Reserva Marina de Interés Pesquero

La Cofradía de Conil impulsa las primeras actividades en pro de una reserva marina en sus aguas más próximas desde 2011, inicialmente apoyándose en Ecologistas en Acción, y desde 2017 retomó el proyecto ahora con las entidades ecologistas WWF y Soldecocos. En caso de establecer una RMIP en esta agua sería la primera reserva atlántica peninsular. Actualmente existen once reservas de este tipo en España, tres en Canarias y ocho en el Mediterráneo. La RMIP que los pescadores de Conil solicitan al MAPA abarca una zona de 65.000 hectáreas, unas dimensiones que rebasan ampliamente el tamaño de las actuales, salvo la existente en la isla canaria de La Graciosa, una reserva de 70.439 ha en un núcleo poblacional con menos de mil habitantes. El tamaño medio de las otras diez reservas es de 3.300 ha. Las reservas almerienses de Cabo de Gata-Níjar (4.653 ha) y de la Isla de Alborán (1.650 ha) suman 6.303 ha, por lo



Localización de las reservas marinas.

que la reserva de Cabo Roche sería 10,3 veces mayor que el área reservada en el resto de Andalucía, sería casi cuatro veces más grande que todas las reservas peninsulares juntas y ocuparía casi el doble de toda la superficie de aguas en reserva de toda España, excluyendo el caso de La Graciosa. Considerando el total de las RMIP, la reserva propuesta entre Sancti Petri y Trafalgar ocuparía el 39% de las aguas de toda España protegidas con esta figura. Nicolás Fernández justifica así la superficie solicitada: “Nuestra plataforma continental no es una plataforma al uso, la depresión de la desembocadura del Guadalquivir que supone que por ejemplo a 10 millas no tengamos unas profundidades superiores a 50 metros, es una plataforma muy suave, con zonas de rocas, muchos bajos, zonas de cascajos, de áridos... es una costa muy particular que fundamentalmente está muy bien definida con esa zona entre dos puntos geográficos muy reseñables, el cabo de Trafalgar y el islote de Sancti Petri.

Una zona más pequeña no tiene sentido porque este es el ámbito donde operamos”. En principio, se trata de una zona con 18 millas de costa y otras 12 millas mar adentro. Desde la Plataforma describen en sus alegaciones al Ministerio una situación con numerosas figuras de protección. Es el caso de la desembocadura del Guadalquivir, la Bahía de Cádiz, la Breña y Estrecho, con sendos parques naturales. Las limitaciones de movilidad se completan con dos zonas de ejercicios militares como Torregorda y el Retín, además de las restricciones de aproximación por mar a la base militar estadounidense de Rota debido al perímetro de seguridad que limita el ejercicio de la pesca recreativa.

La Plataforma propone como alternativa una zona de reserva integral que impida la pesca a todos y contribuya a la regeneración necesaria. Además se muestran a favor de “una zona de amortiguación circundante donde los profesionales puedan pescar en exclusiva, pero dejando el resto del caladero a otros usos, que son muchos y sostenibles”. Igualmente, proponen ampliar las medidas de control, con un plan de ordenación que establezca vedas temporales y aplicar la tecnología ya disponible en el Cabo de Roche con el Sistema Integral de Vigilancia Exterior (SIVE) y que podría ser aprovechado con medios terrestres.

En cualquier caso, hay que recordar que esta posible Reserva Marina de Interés Pesquero se encuadra en un contexto en el que España debe cumplir con el compromiso de tener el 30% de su territorio marino bajo alguna forma de protección de acuerdo a la Estrategia Europea de Biodiversidad para 2030, y en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

En esa línea, el IEO viene realizando trabajos de inspección por el litoral español para determinar dónde establecer las áreas protegidas. Una misión para la que la Plataforma ha ofrecido al IEO un convenio de colaboración “para poner a su disposición nuestra flota recreativa y recursos para contribuir al diagnóstico de nuestras aguas”, apunta Víctor Arnedillo.

Gestos y propuestas para un camino que se antoja arduo y que requiere un consenso hoy lejano. A corto plazo se ha logrado unificar al colectivo de los pescadores recreativos gaditanos. A medio plazo se prevé la constitución de mesas de trabajo arbitradas por el MAPA para tratar de acercar posturas entre las partes implicadas en este proceso.

La mano humana agota el planeta y los mares agonizan

# Cambio total en los mares españoles por el calentamiento

No ha sido la Covid-19 la que ha hecho enfermar los mares de nuestras costas. El hombre con su estilo de vida desenfrenado ha alterado el orden natural del planeta y la naturaleza se rebela.

*Texto: Teresa Montero*

Las consecuencias del cambio climático son ya palpables y preocupantes. Un reciente estudio de nuestro Gobierno así lo constata. El incremento de emisiones de dióxido de carbono tiene un impacto directo en el medio marino. El cambio climático es responsable, por ejemplo, de la subida del nivel del mar con la consiguiente pérdida de territorio en la costa, a lo que hay que sumar la salinidad, y la erosión del límite costero.

Por el mismo criterio, también aumenta la frecuencia e intensidad de temporales y sus consecuencias son cada vez más devastadoras. Es el desencadenante también de alteraciones en el régimen de vientos, oleajes y corrientes marinas. En definitiva, el cambio climático es el causante de toda una cadena de cambios a gran escala en los ecosistemas marinos, sus entornos y los sectores económicos próximos a la costa.

Con 10.000 kilómetros de costa, España es uno de los países más vulnerables a los desastres derivados de la alteración del mar consecuencia de la crisis climática. El reciente estudio del Gobierno 'Impactos y riesgos de

**Se han documentado efectos sobre el crecimiento, la supervivencia, fertilidad, migración y fenología de organismos**



*Los pescadores de bajura son los que más sienten los efectos del cambio climático sobre sus pesquerías.*

rivados del cambio climático en España' avanza que todas las zonas marinas que rodean a nuestro país sufrirán sus efectos, pero no de la misma forma.

## Calentamiento del Mediterráneo

El Mediterráneo será el que más acuse estos efectos, pues a finales de siglo soportará un aumento mayor de la temperatura, su grado de salinidad cambiará más rápidamente y se volverá más ácido que el resto del litoral español.

Además, en esta zona se producirán más épocas de sequía y olas de calor, en un porcentaje incluso superior al que tendrá el resto del planeta.

Recordar que la subida de la temperatura global del agua del mar y su acidificación repercute en la cantidad de pesca disponible. El ser una zona prácticamente aislada explica el mayor impacto del cambio climático en el Mediterráneo. "A pesar de su conexión con

el Atlántico por el estrecho de Gibraltar, el Mediterráneo es una cuenca de concentración, lo que significa que la evaporación supera a los aportes de las precipitaciones y los ríos", indica el investigador del Instituto Español de Oceanografía Pablo Martín Sosa.

Martín Sosa además recuerda que los altos niveles de urbanización en la costa provocan "unos niveles de contaminación mayores".

**A finales de siglo, el Mediterráneo sufrirá un aumento mayor de la temperatura, su grado de salinidad cambiará más y será más ácido que el resto del litoral**

## El transporte innecesario acelera el cambio climático. Por tanto las actividades pesqueras deben ser sostenibles y conciliables con la protección a la biodiversidad

Ya son visibles las consecuencias del cambio climático en los mares del territorio español. A día de hoy se han documentado efectos sobre el crecimiento, la supervivencia, fertilidad, migración y fenología de organismos pelágicos (que viven cerca de la superficie) y bentónicos (que habitan en los fondos). Esto supone daños para toda la cadena trófica: desde el fitoplancton y la vegetación marina hasta invertebrados y vertebrados.

Hay especies que tardan más en emigrar, como el atún rojo, y hay otras que deciden mudarse al Mediterráneo, como la dorada cebra. Para otras, el calor y las nuevas condiciones son insostenibles, así que tienden a desaparecer poco a poco, como la sula de altura o la maruca azul.

### Menor oleaje

No sólo se han identificado los efectos descritos, en el Mediterráneo se han detectado cambios en los procesos de formación del agua profunda, en la estratificación de las aguas superficiales (lo que repercute en la disponibilidad de nutrientes) e incluso en el oleaje, que está dejando de ser lo que era.

En este sentido, “la energía que la costa recibe de las olas afecta directamente a la habitabilidad de las comunidades de fauna y flora acostumbradas a determinado grado de energía o exposición al oleaje”, explica Martín Sosa. De hecho, no solo en el Mediterráneo, sino también en el Atlántico peninsular y en Canarias, las olas en 2100 podrían medir entre tres y hasta 10 centímetros menos que en la actualidad.

Los que sufrirán más esta reducción del oleaje serán los organismos bentónicos sésiles,



*Muchas especies son dependientes de la circulación del agua para absorber oxígeno*

es decir, las esponjas, algunos gusanos, gorgonias y ascidias, que “son dependientes de la circulación del agua para la absorción de oxígeno y nutrientes, para la dispersión de sus larvas o para la eliminación de residuos”, señala este investigador.

### Transformación de hábitats

Todo esto es más serio y grave de lo que a simple vista parece, pues si se altera la situación de los organismos que están en la base de la cadena trófica, de una forma u otra, ello acabará afectando a los humanos. “Son multitud los efectos de este escenario de causa y efecto”, expone Martín Sosa. Los ecosistemas marinos, por ejemplo, juegan un papel fundamental en el secuestro de dióxido de carbono atmosférico. Esta capacidad de retener carbono se pierde si el medio está saturado, un límite que está cerca de alcanzarse.

La llegada de nuevas especies a nuestras costas tampoco es una buena señal. La transformación de los hábitats facilita la introducción de especies alóctonas, “que compiten con las autóctonas, desestabilizando el equilibrio natural de los ecosistemas locales y provocando reacciones en cadena a lo largo de las redes tróficas que terminan influyendo en la especie humana”, señala el investigador.

Otras de las consecuencias podrían ser la pérdida de especies de interés pesquero o la proliferación de plagas perniciosas para nuestra especie. Además, la pérdida de biodiversidad también disminuye la probabilidad de encontrar entre las especies aquellas que contienen sustancias que son susceptibles, a través de la biotecnología, de ser útiles para el ser humano, especialmente en la medici-

na o la agricultura. Ya en los últimos años se ha visto que la abundancia de especies de interés pesquero en esta zona está variando.

### Cantábrico y Atlántico

Aunque el Mediterráneo se está llevando la peor parte, el Atlántico peninsular y Canarias no están exentos de las consecuencias del cambio climático. Para 2100, en la costa cantábrica, se prevé un crecimiento del nivel del mar de hasta 70 centímetros, un aumento de la temperatura del océano de 2,2° centígrados, la mayor reducción de salinidad de todos los mares españoles y una pérdida de tamaño de hasta 10 centímetros en las olas.

En esta zona, ya se han registrado cambios en la composición de bosques de macroalgas. “En general, se está detectando un retroceso de especies cuyo óptimo se encuentra en aguas más frías y un aumento de especies típicas de aguas más cálidas”, remarca el estudio. Otro hecho que ilustra esto es el descubrimiento en las costas gallegas, cada vez más habitual, de peces subtropicales que en teoría no deberían estar ahí. Las modificaciones en la composición de estas aguas han

## Los ecosistemas están perdiendo su capacidad para retener dióxido de carbono

## No tiene sentido que el pescado que pescamos aquí termine siendo consumido en Japón, mientras aquí necesitamos importar de Canadá y Vietnam

llegado a provocar que mejillones y ostras dejen de reproducirse al mismo ritmo que antaño, y que algunos atunes vean alterada la sincronización de las migraciones, afectando también eso a su reproducción. Recursos pesqueros clave como la sardina, el pulpo o el mejillón están sufriendo estas desavenencias y lo seguirán haciendo en las próximas décadas.

La reducción de biomasa en algunas clases de almejas (babosa, fina o japónica) de hecho, ya ha tenido impactos en la actividad pesquera. Según el estudio, "las tendencias negativas de biomasa disponible pueden haber jugado un papel decisivo en el descenso de desembarques y precios de venta en los últimos años, con una reducción en el esfuerzo pesquero".

### El caso del bonito del norte

El ejemplo que mejor representa el daño de estas modificaciones en la composición del mar es el del bonito del norte. Esta tradicional especie ha empezado a huir hacia el norte, cambiando además sus migraciones en 2,3 días por década. La flota debe seguir ex-



*El bonito del norte cambia su conducta migratoria por el cambio climático.*

plotandolos, y se genera un sobrecoste, pues se tarda más en llegar a donde están los peces y, por ende, se gasta más combustible.

A finales de siglo, el Atlántico habrá perdido entre el 20% y el 40% de su potencial máximo de capturas. Lo mismo sucederá en Canarias. El océano, situado a 2.000 kilómetros de distancia, que rodea a las islas Canarias, está sufriendo una tropicalización. Es decir, dado su elevado calentamiento, está convirtiéndose en una zona más apacible para especies que habitualmente han preferido otros lugares, como el Caribe.

### Invasión en las Canarias

Las islas están recibiendo cada vez más organismos, invertebrados, peces y mamíferos que originalmente se encuentran en mares con una temperatura media de las aguas superficiales de 25 grados. Algunas especies han generado una verdadera invasión en el archipiélago, como es el caso del pequeño eri-

zo *Diadema africanum*, cuyo crecimiento descontrolado está provocando la desaparición de algas autóctonas en muchas zonas rocosas.

Con estos resultados, los expertos consideran que es el momento de buscar alternativas. Una de ellas consiste en desglozar los mercados y apostar por lo local, artesanal o el producto de temporada. "No tiene sentido que el pescado que pescamos aquí termine siendo consumido en Japón y, mientras, para poder comer pescado aquí, tengamos que importarlo de Canadá o Vietnam", reflexiona Martín Sosa.

El investigador, además, considera que "todo ese transporte innecesario también acelera el cambio climático". Por tanto, las actividades pesqueras deben ser sostenibles y conciliables con la protección a la biodiversidad. 🌊

## Conocer cómo afecta el cambio climático en las costas españolas, evaluar y proteger las formas de vulnerabilidad se hacen necesarias con el fin de prever un sistema de adaptación



*Los ecosistemas marinos se ven afectados por el cambio climático.*

## El sector mar industria y el Gobierno gallego contra la Ley de Cambio Climático

*Texto :  
Santiago M.Berea*

Los empresarios gallegos han advertido del desastre que supondría para muchas empresas que no se modificaran los artículos de la Ley de cambio climático que afectan a las concesiones de terrenos públicos en el dominio marítimo terrestre. Por su parte, la Xunta de Galicia ya ha trasladado al Gobierno central un informe, elaborado por la Asesoría Jurídica General, que concluye que el artículo 18.4 es “frontalmente inconstitucional”, además de determinar que este apartado de la norma y el 18.3 son “contrarios a la seguridad jurídica”. Y el BNG, la segunda fuerza política en Galicia, también apoya a la industria del mar. La guerra está servida.

Más de un centenar de empresas del sector mar-industria alimentario podrían cerrar si no se modifican dos de los artículos del proyecto de la Ley de cambio climático y transición energética que afecta a las concesiones de terrenos públicos en dominios marítimo-terrestres. El problema reside en que el Ministerio para la Transición

Ecológica propone que las prórrogas de las concesiones (que tienen una duración máxima de 75 años) se computen desde 1988, año en la que se redactó la primera norma, en lugar de contar desde el momento en el que se solicita la ampliación. Las conserveras son, probablemente, las más afectadas por este articulado en el caso de que se mantenga la redacción tal y como propone ahora el Ministerio.

Al respecto, Juan Manuel Viéites, secretario general de Anfaco y presidente de la Confederación de Empresarios de Galicia, asegura que “lo que están provocando es una incertidumbre total y una inseguridad jurídica muy importante, y así se lo hemos trasladado a los grupos políticos que están representados en el Congreso”. En cuanto al número de empresas afectadas, Viéites asegura que es importante “porque va a afectar a todo lo que esté ubicado en el dominio marítimo terrestre, aquí no sólo es el complejo mar industria, hablamos también de colegios, depuradoras de ayuntamientos, hoteles...”.

### La Xunta de Galicia contraataca

Los empresarios no están solos. El informe de la Asesoría Jurídica General de la Xunta, remitido a Madrid jun-

to a una carta firmada por las consejeras de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda, Ángeles Vázquez, y del Mar, Rosa Quintana, señala que de no proceder a la retirada de los artículos 18.3 y 18.4 del proyecto de ley, su redacción afectará a la seguridad jurídica del tejido que se encuentra en el dominio público marítimo terrestre. “Una vez más queremos trasladarle nuestra preocupación por la inclusión del artículo 18 en la Ley de cambio climático. Nos preocupan, especialmente, la redacción de los apartados 3 y 4 y sus repercusiones negativas en el litoral gallego, donde se realizan actividades respetuosas con el medio ambiente que constituyen el modo de vida de miles de familias gallegas”, comienza la misiva.

Las representantes autonómicas señalan que el Estado central no cesa en su objetivo y pretende establecer un nuevo precepto regulador de los títulos de ocupación del dominio público marítimo terrestre. Tal y como explican, la redacción propuesta por el Ministerio del artículo 18.4 solo podría aplicarse a las concesiones anteriores a la Ley 2/2013, ya que el artículo 66 de la Ley de costas regularía a las que se concedieron después de esa fecha y por lo tanto la duración, de concesión y prórroga, no podrá superar los 75 años. Ángeles Vázquez y Rosa Quintana recuerdan que esta no es la primera vez que se le traslada al Ministerio las repercusiones negativas sobre la regulación de los títulos de ocupación del dominio público marítimo terrestre. Y alertan de que la redacción del Ministerio podría suponer la pérdida de 37.000 puestos de trabajo y de 10.000 millones de euros.

### El BNG apoya a las empresas

Por su parte, representantes del Bloque Nacionalista Gallego (BNG), segunda fuerza política en Galicia, mantuvieron un encuentro con representantes del sector mar-industria para trasladarles la propuesta de su formación sobre la Ley de cambio climático. El BNG busca la modificación del controvertido “para asegurar que este sector, uno de los principales motores económicos del litoral gallego, que además es sostenible y respetuoso con el medio, pueda seguir desarrollando su actividad económica y generar riqueza y dinamismo, así como miles de puestos de trabajo”. Para el Bloque, el artículo realiza una modificación encubierta del previsto en la Ley de Costas, un cambio legislativo que pone en grave riesgo la continuidad y el futuro de todas las actividades vinculadas”.



*Puerto de L'Ametlla de Mar, con el dique reparado tras el Gloria*

## Ports de la Generalitat, funcionalidad y seguridad en los puertos catalanes

La empresa pública Ports de la Generalitat ha llevado a cabo durante los últimos cuatro años, actuaciones de refuerzo en los diques para dar funcionalidad a los puertos y mayor seguridad y abrigo a la actividad portuaria. Se han renovado muelles pesqueros, se han realizado nuevos itinerarios para integrar las zonas pesqueras a los municipios y facilitar a los ciudadanos las visitas a las subastas y a la operativa del sector pesquero. Se han limpiado los fondos marinos de las dársenas pesqueras y se han equipado las cubiertas de algunas lonjas con placas solares en una clara apuesta por las energías renovables.

**L**os temporales cada vez son más fuertes y violentos, y los expertos señalan el cambio climático como artífice de estos fenómenos que causan grandes inundaciones, incendios devastadores y vientos y oleajes desmesurados que provocan daños estructurales en los puertos e

importantes destrozos en fachadas marítimas. En enero de 2020, ocurría el último episodio con el temporal Gloria y las consecuencias catastróficas y económicas a las que se ha tenido que hacer frente. La Administración portuaria de la Generalitat de Catalunya consciente de la nueva situación cli-

matológica lleva tiempo trabajando en proyectos para reforzar las infraestructuras portuarias de abrigo con la construcción de diques exentos o la ampliación del refuerzo con los diques de abrigo con mayor volumen de escullera y bloques de hormigón, así como la adecuación de los espaldones y en

algunos casos con la construcción de botaolas, con el fin de continuar ofreciendo la funcionalidad y el abrigo a la actividad portuaria pesquera, náutica, comercial, de cruceros e industrial.

En este sentido, se han ejecutado obras en los puertos de la Costa Brava de Llançà, L'Escala, Palamós y Sant Feliu de Guíxols. Asimismo, se han tenido que reparar los diques de abrigo afectados por el Gloria en los puertos pesqueros de Sant Feliu de Guíxols, Blanes, Arenys de Mar, L'Ametlla de Mar, L'Ampolla y Les Cases d'Alcanar.

## Muelles pesqueros

En estos últimos cuatro años se han invertido 1,5 millones de euros en la renovación y modernización de los muelles pesqueros en los puertos de Roses, Vilanova i la Geltrú, L'Ametlla de Mar, Sant Carles de la Ràpita, Deltebre y Les Cases d'Alcanar. En líneas generales, se ha reforzado la estructura y la parte frontal de los muelles y se ha pavimentado la superficie. Se han cambiado las defensas y norays y las redes de servicios eléctricos. Asimismo, en algunos puertos como L'Ampolla se han construido de nuevo 16 pañoles para los pescadores, ya que los que había anteriormente quedaron afectados por el temporal Gloria. Sobre estas actuaciones el director general de Ports de la Generalitat, Joan Pere Gómez, ha dicho que "hemos invertido 1,5 millones en la mejora de los muelles pesqueros y la dotación de nuevos servicios marítimos como norays y defensas, para potenciar el sector, facilitar el amarrado de los barcos pesqueros y ofrecer más y mejor servicio a los pescadores".

## Servicios pesqueros

El objetivo ha sido unificar servicios pesqueros para simplificar la operativa de logística y dar mayor eficiencia y calidad de servicio al sector pesquero, ganando eficiencia en el proceso de comercialización del pescado desde que se descarga de los barcos hasta que sale del puerto para su distribución.

El proyecto consistió en la adecuación del edificio de servicios pesqueros para agrupar en un mismo espacio el almacenamiento de las cajas de pescado y los pallets, la zona de lavado de cajas, una cámara de frío y un depósito de hielo.



*Muelle reformado en Sant Carles de la Ràpita.*



*Autoridades en el nuevo edificio de servicios pesqueros d'Arenys de Mar.*

Antes de realizar la actuación estas instalaciones estaban repartidas en diversos puntos de la dársena pesquera. Estas obras han tenido un coste de 130.000 euros, cofinanciados al 50% entre la empresa pública Ports de la Generalitat y el Fondo Europeo Marítimo de Pesca (FEMP).

## Energías renovables y ahorro energético

En estos cuatro años se han instalado torretas de luz y agua telegestionadas en los muelles y pantalanes pesqueros para promover el ahorro de los recursos energéticos.



*Placas solares en Sant Carles de la Ràpita*

Los puertos se han dotado de alumbrado público que funciona con tecnología LED y ahorra un 50% del consumo de electricidad. Se ha potenciado la movilidad sostenible con la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en 14 puertos en los que hay actividad pesquera. Ha esta actuación se ha sumado la adquisición de un parque móvil para los desplazamientos del personal portuario con motocicletas eléctricas y vehículos híbridos. Además, los puertos de Vilanova y Arenys también disponen de barredoras eléctricas para el recinto portuario.

El 2020 también se han instalado 800 placas solares en las cubiertas de cinco lonjas de pesca para potenciar las energías renovables y la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en la atmósfera. El objetivo es que las Cofradías de pescadores puedan producir energía limpia para su propio autoabastecimiento.

Las cofradías ya empiezan a ver los resultados en las facturas de la electricidad, y en algún caso supone un ahorro de 1.800 euros mensuales. 🌊



*Muelle reformado del puerto de les Cases d'Alcanar*

# Maribel Cera ha sido reelegida presidenta de la Asociación Catalana de Mujeres del Mar

*Texto :  
Francesc Callau*

Maribel Cera ha sido reelegida presidenta de la Asociación Catalana de Mujeres del Mar de Catalunya. La asamblea general extraordinaria de la Asociación Catalana de Mujeres del Mar ha reelegido el pasado 5 de marzo a la pescadora rapitense Maribel Cera como presidenta. La candidatura de Cera fue la única que se presentó y dirigirá la entidad nacida en 2018 en los próximos dos años.

La Asociación de Mujeres del Mar se constituyó el 23 de julio de 2018 y actualmente está constituida por más de una veintena de miembros de todo Catalunya. Nació fruto de un proyecto de cooperación de los dos GALP catalanes de pesca y la Federación Nacional Catalana de Cofradías de Pescadores. A Maribel Cera, una de las pocas pescadoras en activo de Cataluña, le acompañarán en la junta directiva la acuicultora de Deltebre Leidy Johanna Aya como vicepresidenta primera y la remendadora Flori Balagué como vicepresidenta segunda. Olga Torres será la secretaria y Esperanza Callau la tesorera. Las vocalías las ocuparán Maria Rosa Sans, Marta Suriol, Maria Rosa Garcia, Marta Fortuny i Patricia Bros.

La presidenta electa agradeció la confianza depositada por las asociadas y se

**Los ejemplos de la implicación de la mujer en el ámbito pesquero son muchísimos**



*Maribel Cera se dirige a las compañeras de asociación*

ha mostrado decidida a seguir luchando para dar más visibilidad a las mujeres del mar de Catalunya y a feminizar cada vez más los estamentos marítimos. “Desde remendar las redes, realizar la venta del pescado, manipular y transformar, llevar la documentación, contabilidad o las relaciones con la administración, o también ir a la mar, son ejemplos de la implicación de la mujer en el mar” ha expresado la presidenta electa Maribel Cera. “Aquella mujer que esté implicada y quiera formar parte de este sector, y tenga empuje para luchar por un futuro en el mar, defendiendo una herramienta primaria como es el mar mediante la consecución de un futuro también en femenino, no tiene que dudar con unirse a nuestra asociación” ha concluido Cera.

En estos momentos, en el ámbito estatal se cuenta con la Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca (ANMUPESCA) una entidad sin ánimo de lucro constituida en 2016 que tiene como principales objetivos: la defensa de los intereses económicos y profesionales de las asociadas y de las mujeres que trabajan en las ac-

**Invita a las mujeres a unirse a esta asociación con el fin de luchar en favor del futuro del mar**

tividades vinculadas con la actividad pesquera, marisquera, acuícola y actividades o servicios vinculadas a éstas. Igualmente, trata de visibilizar las mujeres profesionales del mar, reforzando su empoderamiento, contribuyendo al aumento del reconocimiento y conciencia social, sobre el papel que desempeñan las mismas y su aportación al sector. Trata de ser instrumento y plataforma para el diálogo social con las diferentes instituciones, organizaciones sindicales, con el fin de concertar políticas que puedan favorecer a las mujeres del mar y a los colectivos. 

# La sociedad tiene un desconocimiento de la siniestralidad en la mar

El Clúster Marítimo Español repasa los primeros 12 años de actividad de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) cuyo fin es prevenir la siniestralidad y garantizar la seguridad en la mar.

*Texto: Teresa Montero*

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) es la seguridad de la vida humana en la mar. Por este motivo el Clúster Marítimo Español (CME), en uno de sus últimos actos enmarcados en los Euentros con la Administración, ha hecho balance de los primeros años de vida de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).

Un análisis con resultados y experiencias en el que Jesús Panadero Pastrana y Francisco Mata Álvarez-Santullano, presidente y secretario de la CIAIM respectivamente, han expuesto la importante labor que desempeña la comisión de investigación a la que representan.

Un trabajo que incluye informes técnicos de enorme valor con vistas a la prevención de la accidentalidad y la seguridad en la mar. Informes, que en muchas ocasiones incluyen recomendaciones de seguridad marítima.

## Conocimiento certero

En este sentido, Federico Esteve, presidente de honor del Clúster, ha puesto en valor el papel desempeñado por la CIAIM y de la

**En 12 años de actividad, la CIAIM ha registrado 2.262 accidentes marítimos que han dejado 228 fallecidos, 60 desaparecidos y unos 200 heridos graves**



*Francisco Mata Álvarez, presidente y secretario de la CIAIM.*

colaboración con el Clúster, porque “la difusión de este tipo de documentación es especialmente importante”, ya que puede “arrojar esa necesaria luz que necesitamos para combatir eficazmente la accidentalidad”.

Para el presidente de honor del CME, dar a conocer las investigaciones realizadas por la CIAIM permite forjar una mayor conciencia del problema y obtener un conocimiento más certero que nos facilite reducir al máximo la siniestralidad.

Del mismo modo, se ha expresado Miguel Ángel Lamet, presidente de COMISMAR, entidad de atención de siniestros socia del Clúster y promotora de la estrecha colaboración entre el CME y la CIAIM. Esta colaboración arrancó en 2019, a raíz de la puesta en marcha de un estudio sobre siniestralidad en los buques pesqueros (presentado también en una jornada del Clúster).

Lamet ha aprovechado para expresar su admiración por la labor de la Comisión, un trabajo encomiable “para evitar en el futuro la

pérdida de vidas humanas y daños materiales”. No obstante, reconoció que para que su trabajo tenga sentido, hay que aprovechar sus recomendaciones de manera que tengan una aplicación práctica. En este punto, Lamet ha recurrido a una cita poética que afirma que “la experiencia es una llama que no alumbraba sino quemando” para visualizar la necesidad de poner en práctica el conocimiento que aporta la documentación de la CIAIM.

**La CIAIM trabaja para combatir los daños personales, materiales y medioambientales**

## Galicia registra el mayor número de accidentes y A Coruña es la que notifica más incidentes

En este sentido, también ha asegurado que la labor de difusión es fundamental y su traslación a diferentes ámbitos, como pueda ser el normativo. Lamet ha terminado su intervención insistiendo en la importancia de la labor de la Comisión, recordando el dicho del mundo asegurador “más vale un gramo de recomendación, que un kilo de remedio”.

### Estudio de accidentes

El trabajo de la CIAIM, explicó su presidente, Jesús Panadero, tiene como objetivo el “análisis y estudio de los accidentes e incidentes marítimos” con el fin de determinar sus causas técnicas para establecer una relación causa efecto y sacar conclusiones que puedan mejorar la seguridad marítima. Y en función de ello elaborar recomendaciones de seguridad.

De este modo, se descartan todos los accidentes que no puedan proporcionar una mejora en la seguridad marítima, como son aquellos en que la causalidad está claramente identificada.

La CIAIM investiga los accidentes marítimos muy graves; esto es, aquellos que entrañan la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves al medio ambiente.

## No se investigan los accidentes que no puedan proporcionar una mejora en la seguridad marítima



*Existen muchas investigaciones abiertas sobre accidentes marítimos.*

Y también otros accidentes e incidentes marítimos, cuando de la investigación puedan obtenerse enseñanzas para la seguridad marítima. La investigación tiene un carácter exclusivamente técnico. No está dirigida en ningún momento a determinar ni establecer culpa o responsabilidad de tipo alguno.

### La vida humana

El objetivo primordial es “la seguridad de la vida humana en la mar”, ha afirmado el presidente de la Comisión, sin olvidar otros aspectos como la prevención de la contaminación marina provocada por los accidentes, por ejemplo.

Así, el resultado de la investigación se plasma en un informe que se publica tras cumplir los pasos necesarios y llegar a una conclusión, generando en ocasiones recomendaciones de seguridad que comparten con las autoridades, los armadores o los tripulantes.

Estas recomendaciones constituyen el medio que se considera más adecuado para proponer medidas que permitan aumentar la seguridad marítima. Deben ser utilizadas para extraer las lecciones de lo que se ha de evitar para no incurrir en situaciones que propicien tales accidentes. “La Comisión actúa con total independencia. Las deliberaciones y sus informes son totalmente confidenciales hasta que se ha llegado a la conclusión de que eso son las causas que deben ser publicadas. Entonces, el informe se hace público”, ha expli-

cado Panadero para dejar claro que ellos actúan sin interferencias de nadie.

En este punto, Panero hace mención a muchos accidentes relacionados con la pesca, que se dan bastante en aguas españolas, porque suele estar claro lo que ha pasado. Ellos se centran en aquellos accidentes donde se pueden extraer enseñanzas para la seguridad marítima.

Además, de manera preceptiva tienen que investigar los calificados como muy graves, donde hay pérdidas de vidas humanas, de la embarcación o fuerte contaminación.

La CIAIM no solo publica estos informes técnicos también elabora otras publicaciones como los Informes anuales de actividad y las Recomendaciones de seguridad basadas en el análisis de los mencionados informes. Unas recomendaciones generales dirigidas al sector marítimo en su conjunto, surgidas del análisis del total de informes publicados. Por último, Panadero expuso los antecedentes y base normativa de la Comisión, tanto a nivel internacional, europea como nacional hasta llegar a la actual CIAIM, adscrita al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

Esta adscripción es meramente estructural, aclaraba el presidente, porque necesita unos recursos, principalmente económicos, para su funcionamiento, pero es totalmente independiente desde una perspectiva funcional.

## Alto número de accidentes

Durante su intervención, el secretario Francisco Mata hizo un repaso de las actividades de la CIAIM y compartió estadísticas de la misma, poniendo de relieve el elevado número de accidentes marítimos que hay en España.

En estos 12 años de actividad se han notificado un total de 2.262 accidentes en incidentes marítimos, de los que han decidido investigar 450. Según Mata, cada año tienen unas 300 notificaciones e investigan poco más del 10%, unas 35. En cuanto al número de investigaciones abiertas, actualmente están sobre las 50, un número muy elevado para el secretario, que espera reducirlo este año con la incorporación del noveno investigador en activo. Achaca la acumulación a la falta de investigadores en años anteriores, manteniendo entre 40-50 investigaciones abiertas al año.

La CIAIM cuenta con personal y medios propios adecuados para el desarrollo de su actividad, así como con la colaboración puntual de organismos y asesores técnicos especialistas. Por otra parte, el tipo de accidentes es muy variado, pero llega a calificar muchos de "casi cómicos, si no fuera porque en muchas ocasiones son trágicos".

El acumulado en estos 12 años es de 228 fallecidos, 60 desaparecidos, unos 200 heridos graves e innumerables heridos leves. A los daños personales hay que sumar los daños materiales, como los prácticamente 300 buques y embarcaciones perdidos, o los medioambientales. A pesar de lo abultado y grave de los datos, el secretario ha llamado la atención sobre el desconocimiento generalizado que existe en la sociedad referente a la siniestralidad en la mar.

### Siniestralidad en pesqueros

Sobre la tipología de buques, Francisco Mata refiere que la mayoría son pesqueros, entre el 60-70% de lo notificado, algo que se explica por la enorme flota que tenemos, mucho mayor que la mercante. Después hay un 20% de cargueros, menos de pasaje, etc. Geográficamente, Galicia es el sitio donde más accidentes ocurren en España, sobre todo por los pesqueros, lo que también motiva que la mayor parte de la accidentalidad registrada en nuestro país sea en las cercanías de nuestras costas. Y por capitánías, la provincia de La Coruña es la que más accidentes notifica, seguida por Algeciras, Almería, Barcelona y Las Palmas, pero a bastante distancia de La Coruña.



## Localizadas las causas técnicas de un siniestro se plantean recomendaciones de seguridad compartidas con autoridades, armadores y tripulantes

La actividad investigadora generada ha tenido como resultado la elaboración de casi 400 informes, con diferentes formatos y disponibles en la web de la CIAIM, si bien desde que se iniciara la colaboración con el Clúster también se difunden por sus canales de comunicación.

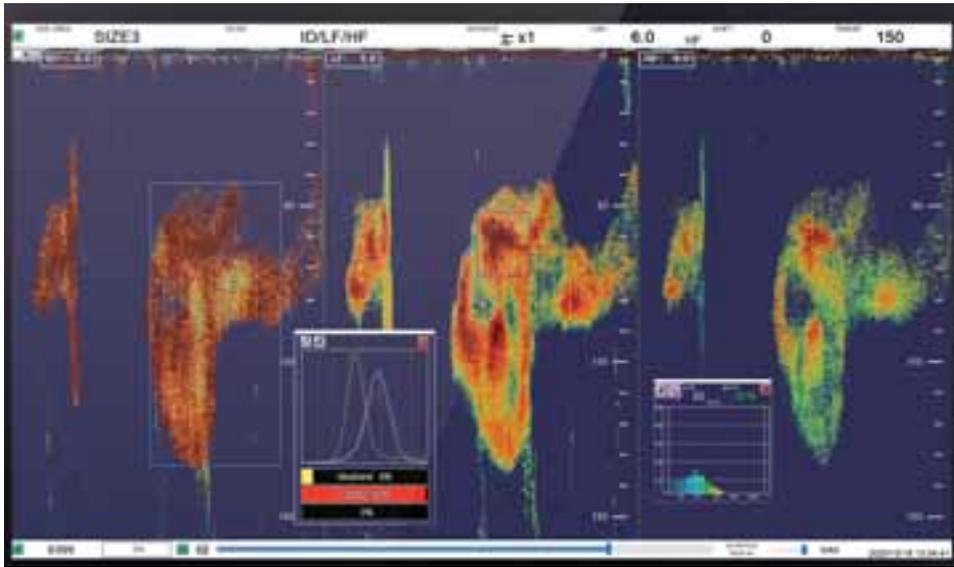
## Unificación de comisiones

Además, Mata ha aprovechado para anticipar que ahora mismo "hay un anteproyecto de ley para la creación de una autoridad administrativa independiente que persigue la unificación de las tres comisiones de investigación de accidentes que ahora mismo hay en el Ministerio de Transportes, la de marítimos, la de ferroviarios y la de accidentes en la aviación civil".

Este esquema se asemeja al de otros países de nuestro entorno, un tipo de estructura multimodal, ha explicado Mata, que termina su intervención repasando diferentes tipos de accidentes (abordaje, incendio/explosión, pérdida del buque, varada, vuelco, fallo estructural, pérdida de control, accidente operacional, colisión, inundación/hundimiento, y daño al barco o al equipo) para ilustrar las investigaciones que llevan a cabo. 



# Furuno presenta una sonda de especies de peces y biomasa de alta gama



*Furuno ha dado a conocer una sonda de especies que permite la identificación en tiempo real*

**F**uruno ha presentado una sonda de especies de peces y biomasa. La sonda de pesca de alta gama, modelo FSS-3BB, incorpora la novedosa función de alto rendimiento Identi-Fish, una tecnología recientemente patentada por Furuno.

Cuenta la sonda de pesca de alta gama la novedosa función Identi-Fish, de alto rendimiento, modelo FSS-3BB, una tecnología recientemente patentada por Furuno, que permite la identificación de especies de peces en tiempo real durante la operación de pesca. La función Identi-Fish no solo mejora la eficiencia de la operación de pesca, sino que también contribuye a la pesca sostenible ayudando a evitar capturas no deseadas. Además incorpora la función TruEcho CHIRP, en la sonda de doble canal de 3 kW, que proporciona el más alto nivel de detalle y la medición precisa del tamaño del pescado.

Se basa en un método de análisis revolucionario que combina ecos de alta y baja frecuencia que la función Identi-Fish es capaz de resaltar la diferencia entre los dos tipos principales de peces, peces con vejiga natatoria y peces sin vejiga natatoria.

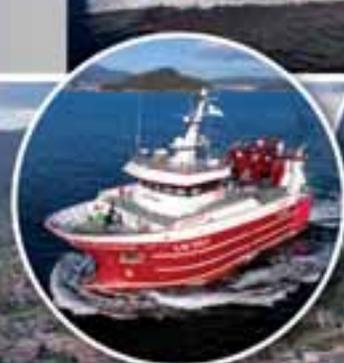
Esta función consta de la presentación de ecos Identi-Fish y del histograma Identi Fish. Gracias a 2 curvas de modelo predefinidas disponibles con el modo de histograma Identi-Fish, es posible determinar las especies de peces con un grado de probabilidad muy alto comparando la curva del objeto detectado con las de los datos del modelo.

## Características Principales

- Sonda de Pesca TruEcho CHIRP™ de 3 kW.
- Transmisión simultánea.
- El gráfico IDENTI-FISH™ indica el grado de similitud de las especies de peces mediante histogramas y valores numéricos.
- La presentación de ecos IDENTI-FISH™ distingue los peces sin vejiga natatoria como la caballa del Atlántico y los peces con vejiga natatoria como el arenque.
- El gráfico de tamaño permite estimar de un vistazo la distribución de peces en tres ubicaciones.
- Función de captura de pantalla y regis-

tro de datos para fácil revisión de ecos y registros anteriores.

- El modo de retroceso permite al operador revisar datos anteriores.
- Los datos registrados se pueden guardar en un dispositivo de almacenamiento externo.
- El fácil acceso al ajuste de ganancia se aplica a todas las imágenes y visualización de ecos Identi-Fish.
- La información del sensor de red se puede mostrar en la pantalla.
- La visualización constante y estable de ecos se logra con la función que compensa la elevación. La ubicación geográfica de los bancos de peces sepuede enviar al navegador conectado.
- Disponible la instalación de dos monitores.
- Operación simple con la Unidad de Control Trackball y la Instant Access bar
- El procesador y el transceptor separados permiten la instalación en barcos de gran tamaño.. 



**nodosa**  
shipyard 



Shipbuilding & Shiprepair

# DEEPLY COMMITTED TO EVERY PROJECT

Comprometido con cada proyecto

**SHIPYARD & MAIN OFFICES**

Avda. Ourense s/n (Zona Portuaria) C.P. 36900 - MARÍN - PONTEVEDRA - SPAIN  
Tel. + 34 986 88 06 02 - Fax: + 34 986 83 81 25 / [www.nodosa.com](http://www.nodosa.com) / [info@nodosa.com](mailto:info@nodosa.com)

# Nuevo atunero para el Grupo Calvo, 'El Monteraiola'

**E**l grupo Calvo contará con un nuevo atunero cerquero congelador de 1.500 m<sup>3</sup> de capacidad que faenará bajo bandera española y cuya construcción ha pasado las pruebas, en Vigo, por el astillero gallego Construcciones navales Paulino Freire (Freire Shpyard).

El nuevo buque cuenta con 77 metros de eslora total, y 13,60 de manga, un arqueo bruto de 1.973 GT y una planta propulsora de 3.392 kW de potencia, y está diseñado para cumplir los más altos criterios de eficiencia energética.

Las tareas se han extendido a lo largo de 19 meses, con el objetivo de que el barco pueda estar operativo a mediados de 2021. «El suministro de atún de forma eficiente y responsable es un aspecto crítico de nuestro negocio. Disponer de flota propia nos permite no solo garantizar el suministro de producto de calidad sino también ser parte activa en asegurar la sostenibilidad de la materia prima», señalan desde esta empresa. La construcción de este barco en Galicia y por una empresa gallega es también una muestra de compromiso con el desarrollo de la economía y la sociedad de la región que nos vio nacer hace más de 75 años», comentó Mané Calvo, consejero delegado del Grupo Calvo, el día de la presentación del proyecto hace ya un año y botado el pasado mes de julio del 2020. La construcción de este buque supone el inicio de un proyecto de renovación de la flota que la compañía llevará a cabo en los próximos años para sustituir los barcos más antiguos por otros más modernos y eficientes, «con el fin de garantizar su capacidad de suministro de materia prima de calidad de forma sostenible», según un comunicado.

### 12 unidades

La conservera cuenta con una flota propia de 12 unidades: dos buques mercantes, tres de apoyo y siete atuneros. La incorporación del nuevo buque no supondrá un aumento de la capacidad de pesca del gru-



Calvo cuenta con una importante flota atunera

po, ya que sustituirá a un barco que la compañía desguazó en 2017. El grupo cumplirá así con el compromiso de autolimitación de su capacidad, no incorporando nuevas unidades sin dar de baja un buque o buques de capacidad equivalente. El nuevo buque contará con la certificación APR.

### Certificación APR

Para garantizar la sostenibilidad en toda la cadena de valor, el nuevo buque ha sido auditado para dotarle de la certificación APR (Atún Pesca Responsable), al igual que el resto de atuneros de la compañía. Esta certificación evalúa aspectos medioambientales para garantizar que se cumplen los mejores estándares para la pesca de atún de cerco y también supervisa el cumplimiento de

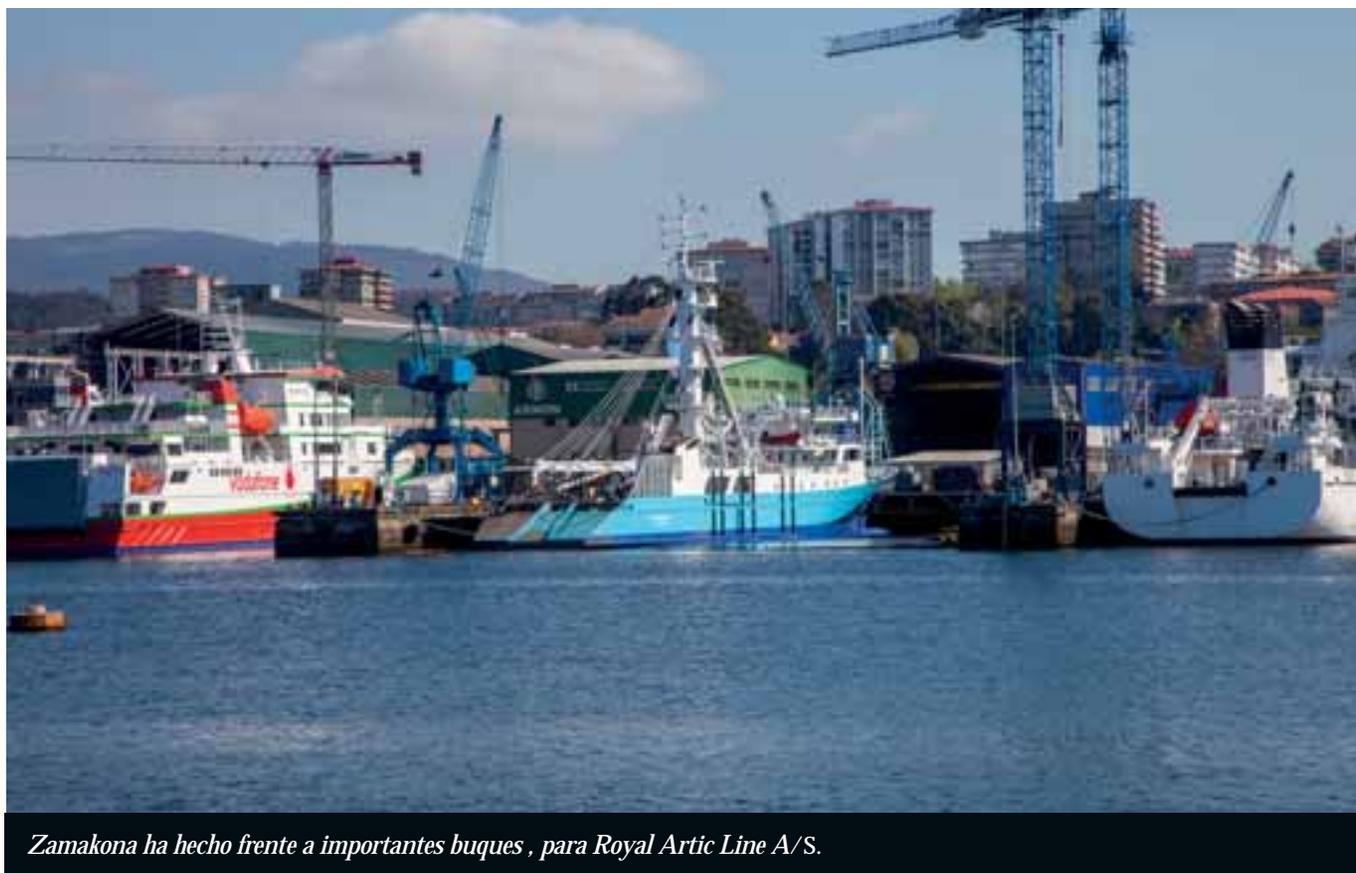
las condiciones laborales, sanitarias y de seguridad de los trabajadores, tal y como establece el Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

En cuanto a sostenibilidad, el Grupo Calvo es además firmante del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, está adherido al Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la Contratación Alimentaria y es miembro de Amfori, una asociación comercial global dedicada al comercio abierto y sostenible, entre otras iniciativas. El atunero llevará el nombre de Monteraiola y ya está a flote en las instalaciones de Orillamar de Freire en Vigo, sometido a las pruebas pertinentes, y casi listo para su entrega para el mes de mayo. 



Representantes de Calvo y Freire firmaron hace un año el acuerdo de construcción.

## Al Artic de Zamakona se le suman más pedidos



*Zamakona ha hecho frente a importantes buques , para Royal Arctic Line A/S.*

**Z**amakona finalizó las construcciones de buques para Royal Arctic Line A/S que han supuesto un importante espaldarazo para la industria naval marítima. Los dos buques han sido diseñados por la empresa noruega Havyard. Ambos sustituirán al Pajuttaat y al buque de alquiler Vestlandia, construidos en 1979 y 1983 respectivamente. Los buques fueron diseñados para operar en el noroeste de Groenlandia y tienen mayor capacidad que los actuales. Esto ha permitido a Royal Arctic Line renovar los buques y cumplir un importante hito. Los astilleros Zamakona construyeron los buques con la última tecnología y con los más altos estándares de calidad y eficiencia..

Todo ello ha hecho que las empresas de la zona hayan hecho un suministro importante de sus productos a dichos barcos. Entre ellos cabe destacar los de la firma Saja Indyna que ha hecho efecto el suministro y montaje, para el buque C-797 de Zamakona de la instalación de la: tubería Sani-

taria, tubería de Descargas Sanitarias, tubería BCI en acomodación, tubería de imbornales exteriores en acomodación, tubería de la Instalación de frío de las bodegas, del Palo de Luces y soportes de antenas, barandillado exterior en acero y aluminio, escaleras exteriores de acero inoxidable, calderería eléctrica de aluminio en acomodación, suministro y montaje de pasarelas exteriores de aluminio en el puente, suministro y montaje de la ventilación de la cámara de máquinas, suministro y montaje de la ventilación de locales técnicos y del montaje de la calderería eléctrica principal en cámara de máquinas. De ahí, que siempre se diga que una de las fortalezas del sector naval vasco es el alto valor añadido de sus buques. El éxito del astillero es que fabrica a demanda, es muy versátil y de gran capacidad tecnológica. También se dispone de una industria auxiliar muy importante, capaz de hacer frente a cualquier suministros. Nuestros astilleros es capaz de fabricar desde un re-

molcador, un barco de hidrógeno, un barco a gas, atuneros congeladores etc cubriendo las expectativas del armador más exigente.

### CARACTERISTICAS

Eslora: 67,00 metros

Eslora: 16,00 m

Calado hasta la cubierta principal. 7,30/7,60 m

Calado máximo, aprox.: 5,70 m

Calado mínimo en hielo 3,75 m

Calado máximo en hielo 5,00 m

Tonelaje bruto, aprox.: 2300 GT

Tripulación: 14 personas

Velocidad, aprox.: 11/12 nudos

Capacidad. 4 bodegas de carga de 2.300 m3 de capacidad total y con zonas de temperatura individuales. 🌊



Zamakona consolida su cartera de pedidos con la consecución de tres nuevos contratos para la construcción de dos atuneros congeladores para un armador internacional y un buque remolcador de altura especializado en salvamento y asistencia marítima para SASEMAR (Salvamento Marítimo). Los contratos se han hecho efectivos estos días y las entregas se realizarán, en el año 2023. Estos tres nuevos contratos permitirán a Zamakona ampliar la cartera de pedidos en una cifra superior a 130 millones de euros. Las nuevas embarcaciones representan más de 900.000 horas de trabajos. Zamakona posee amplia experiencia en la construcción de buques de pesca habiendo entregado 6 atuneros para Echebaster y Nicra 7. En lo que a remolcadores de altura se refiere, esta nueva construcción será el tercer buque adjudicado por SASEMAR a Zamakona después de las entregas del “Don Inda” y “Clara Campoamor” en 2006 y 2007 respectivamente.

### Complejidad de los buques

Con todo lo anterior, Zamakona afianza su posición de liderazgo en la construcción naval en España y su capacitación para afrontar con éxito diferentes tipos de barcos de complejidad creciente para armadores tanto nacionales como extranjeros. Zamakona Yards es uno de los grupos más importante de reparación y construcción de buques de España y dispone de instalaciones en Santurtzi (Bizkaia), Pasaia (Gipuzkoa) y Las Palmas de Gran Canaria (Islas Canarias). El contrato supone una carga de trabajo para dos años, ya que las entregas están previstas para el 2023.

### Trabajo para dos años y medio

Zamakona se ha impuesto a tres astilleros de Vigo, en la puja por el remolcador de altura especializado en salvamento y asistencia marítima y por los dos atuneros congeladores.

## Los tres nuevos contratos supondrán 900.000 horas de trabajo



## La cartera de pedidos supondrá más de 130 millones de euros

# CARNE Y PESCADO, AL ORGÁNICO



A PARTIR DE MARZO  
Y EN TODOS LOS MUNICIPIOS DE BIZKAIA

¿Quieres saber más sobre cómo se reciclan  
los residuos orgánicos?

Infórmate en: [garbiker.bizkaia.eus](http://garbiker.bizkaia.eus)



 **Bizkaia**  
egiten



# Puerto Violeta trata de conseguir la igualdad de la mujer en la comunidad portuaria

**P**uerto Violeta es un programa que trata de conseguir la igualdad en todos los ámbitos, especialmente en los puertos de las islas, un sector tradicionalmente masculinizado y con mayoritaria presencia de hombres.

Un Puerto Violeta es un proyecto de la Factoría de Cohesión que se comenzó a llevar a cabo hace dos años en Santa Cruz de Tenerife, teniendo una gran acogida por las mujeres portuarias y por las empresas del sector. Ahora, con la colaboración y apoyo fundamental del Gobierno de Canarias, la Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria, el Cabildo de Gran Canaria, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y la Cátedra PORMAR de la ULPGC, el proyecto ha adquirido un nuevo carácter autonómico, ampliando su ámbito de actuación a toda Canarias.

Alberto Dieter, de la Factoría de Cohesión, destaca “la implicación y buen hacer que todas las administraciones colaboradoras y patrocinadoras están haciendo a favor de la igualdad, haciendo hincapié en la búsqueda de igualdad en los puertos”. Para el delegado de presidencia de esta entidad “era una materia que el sector tenía pendiente para con las mujeres que forman y han formado parte de la historia marítimo-portuaria de Canarias, ya que han sido ellas, en gran parte, las que han hecho que los puertos de las islas sean como los conocemos en la actualidad”. Un Puerto Violeta 2020, que se comenzó a desarrollar el pasado año y que ha seguido desarrollándose el primer trimestre en Tenerife y Gran Canaria supone una apuesta clara por dar a conocer la nefasta situación que sufre la igualdad en los puertos de las islas.

Las profesiones desempeñadas en estos entornos se han visto como profesiones “para hombres”, y la presencia de las mujeres se reduce tristemente a labores de limpieza y mantenimiento de las instalaciones, administración, secretariado y asistencia en general. «Es necesario que los ciudadanos vean al puerto como un entorno en el que se está trabajando poco a poco por paliar la segregación ocupacional y para lograr una igualdad y equidad reales». 🌊



# Transformamos el presente para mejorar el futuro de nuestras ciudades

Bultzatu 2050 es la Agenda Urbana de Euskadi y su objetivo es desarrollar un territorio urbano de calidad, creando oportunidades de crecimiento económico, sostenibilidad y cohesión social.

**Construyendo la ciudad en la que queremos vivir.**

bultzatu  
2050 



*Euskadi, bien común*

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

LURRALDE PLANGINTZA,  
ETXERITZA  
ETA GARRAIO SAILA

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN  
TERRITORIAL, VIVIENDA  
Y TRANSPORTES

# El origen de la compañía de las Indias Occidentales

*Texto y fotos:  
Alberto López  
Echevarrieta.*

Una de las principales epopeyas que se vivieron en el transcurso de la denominada Conquista de las Especies estuvo ligada a la historia del galeón holandés La Banda, que naufragó con una preciosa carga el 6 de marzo de 1615 cerca de la isla Maurizio, en pleno Océano Índico. La aventura que rodeó a este siniestro suele ser tema recurrente para los guías turísticos de la zona en su interés por darle un apunte cultural a sus relatos a sabiendas que siempre son bien recibidos.

## Maurizio, el comienzo de la aventura

Las especies eran conocidas en Europa desde la antigüedad y llegaban al viejo continente por tierra a través de la famosa Ruta de la Seda por medio de caravanas. Más tarde, este comercio se realizó a través de itinerarios marinos entre el Medio Oriente y China. A los árabes les era suficiente recorrer las costas de la India y cruzar la frontera norte o alcanzar fácilmente las islas Molucas, consideradas el paraíso de esa mercancía. En todo caso, el comercio escapaba totalmente a los europeos. Estaba en manos de los árabes que controlaban también las llegadas de las caravanas procedentes de China a las que cobraban peaje.

**Both fue un marino convertido en gobernador que fundó la compañía generando grandes negocios**



*Retrato de Pieter Both*

Las islas Maurizio forman un pequeño estado independiente desde que dejaron de ser colonia británica. Situadas a unos 850 kilómetros al este de Madagascar, su origen es volcánico y están rodeadas casi totalmente por una barrera coralina que hace muy peligrosa la aproximación a la isla madre. Ésta está cubierta por pequeñas cadenas montañosas volcánicas, que se van allanando en una vasta llanura central de casi 400 metros cuadrados.

Sus poco más que un millón de habitantes se dedican preferentemente a la pesca sin descuidar el control de la selva y los cultivos de caña de azúcar, tabaco, palmeras de cocos, patatas, y la obtención de fertilizantes y petroquímicas. Cuando cualquier barco turístico se aproxima hoy a este paradisiaco lugar se escucha siempre la misma cantinela: “Ante ustedes se encuentra la segunda montaña más alta de la isla. Tiene 820 metros de altura y está formada por una roca de unos diez metros de diámetro que en la parte superior adquiere la forma de una cabeza humana, la de Pieter Both”, se dice. A veces el guía no

ahonda en detalles históricos y pasa de dar detalles de este señor, pero para muchos oyentes la sorpresa llega cuando investigan lo que la obra de Both supuso para el transporte marítimo intercontinental, sobre todo en la creación de la ruta que unió el sur de la India y los Países Bajos.

## El sultán Pieter Both

Descubiertas por los portugueses en 1512, las islas Maurizio fueron colonia de holandeses, franceses e ingleses. Cada una de estas culturas dejó su sello característico, por lo que la mezcla resultante resulta ciertamente curiosa, sobre todo en Port Louis, la capital y puerto más importante, donde el nombre de Pieter Both se pronuncia con el respeto debido a una de las personalidades más importantes de la navegación por el Índico.

Convertido en primer gobernador general de las Indias del Este, Both fue un marino que a finales del siglo XVI y comienzo del XVII comerció ampliamente por este océano. Sus hazañas se cuentan y no se acaban. Es una de esas personas cuya fama adquiere tintes de leyenda y a partir de ahí cualquier aventura que se le otorgue encaja perfectamente con el personaje, independientemente de que se sospeche de la veracidad de algunas.

Llevó a cabo múltiples campañas en una zona escasamente explorada. Las cuatro naves de que dispuso cuando finalizaba el siglo XVI le proporcionaron tan buena caja que al poco fundó la Compañía de las Indias Orientales Holandesas con la que estableció un comercio floreciente entre el amplio territorio que comprendía su ju-

**Todo comenzó con el naufragio del legendario galeón La Banda**

## Pieter Both fue el primer gobernador de las islas de Indonesia

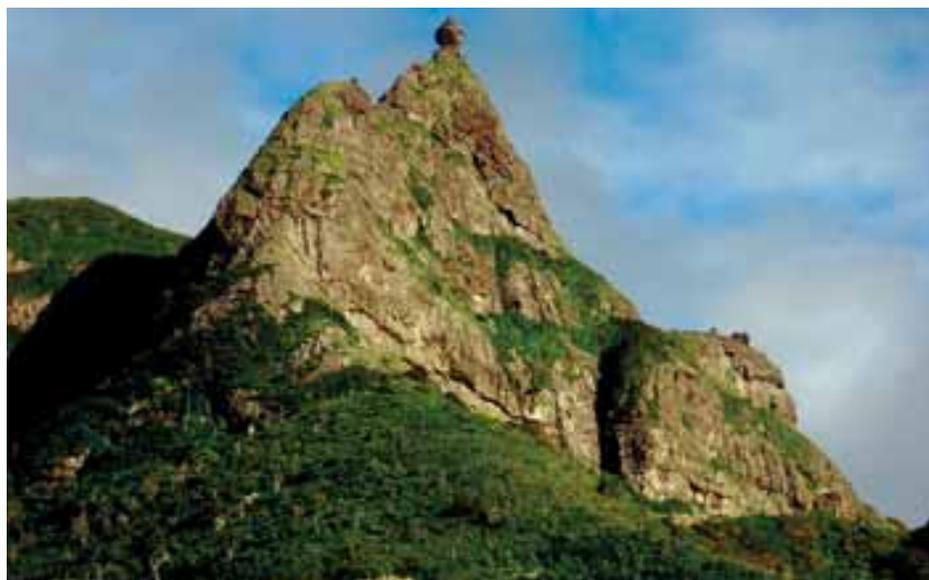
risdicción y Holanda, país al que surtía en exclusiva desde los principales puertos, Bantam y sobre todo Jacarta, llamada después Batavia y definitivamente Yakarta. Firmó tratados con los gobernantes de las islas Molucas, conquistó la isla de Timor, cuya riqueza en cereales, café y tabaco no le fue ajena, y expulsó a los españoles del islote de Tidore. Es decir, llevó a cabo un barrido casi total de una zona en la que él fue un auténtico sultán con una flota de doscientos navíos amados y diez mil soldados para mantener a raya a los aspirantes.

En las islas construyó fuertes, sobre todo en La Banda, que acabó por darle el nombre a uno de sus navíos. En aquella época, esta isla fue la única productora de nuez moscada, de ahí su importancia comercial y los esfuerzos de los holandeses para conservarla bajo su control en constantes batallas contra portugueses, ingleses y los propios nativos. Las otras Molucas producían sobre todo clavo, otra especie noble para la que existía una considerable demanda en Europa.

Pero los holandeses no se limitaron únicamente a estos territorios, fuentes principales de esas materias, sino que extendieron sus conquistas por otros como Sumatra, donde conseguían pimienta; Ceilán -la actual Sri Lanka- con su canela, y China por sus porcelanas.

### Retorno desafortunado

Enriquecido a manos llenas y casado con Sophia du Verden de Voort, Pieter Both decidió regresar al continente europeo para vivir de las rentas, pero su vocación comercial le pudo. Formó una flota con cuatro de sus barcos dirigiendo sus proas hacia Holanda. No contó con un violento ciclón que le pilló a la altura de las islas Maurizio en la noche del 5 al 6 de marzo de 1615. Dos de los buques naufragaron.



*Montaña de Pieter Both*



*Mapa de las islas Maurizio*

Pieter Both, a bordo del La Banda, se ahogó con el resto de la tripulación.

Aquél imperio formado por el intrépido holandés quedó en manos de Jan Pietersmonzoon Coen, una de cuyas primeras medidas fue la de fortificar los puntos clave del archipiélago indonesio para hacer frente a quienes amenazaban con aprovecharse de la ausencia de su ilustre antecesor.

Toda esta singladura dio pie a múltiples interpretaciones, como he señalado anteriormente. Las tripulaciones de buques posteriores, cuando navegaban por las cercanías de las Maurizio, solían señalar las islas como el lugar donde murió el legendario holandés que había construido todo

un imperio en unas islas que no sumaban más de 44 kilómetros cuadrados, eran aparentemente pobres por su suelo de lava y basalto procedentes del activo volcán Api, pero poseían la riqueza de unas especies que se vendían en Europa a precio de oro. Me refiero a nuez moscada, clavo y pimienta fundamentalmente.

En honor al intrépido navegante, la segunda montaña más alta de la isla Maurizio -80 metros- lleva el nombre de Pieter Both. Es un macizo rocoso coronado por un bloque del mismo material que los nativos aseguran tiene el perfil del aventurero. De esta forma se perpetúa la leyenda. El francés Claude euthe fue la primera persona que llegó a la cumbre en 1790.

## Fue el mayor monopolio del comercio marítimo con Insulindia.

A partir de ese momento, aquella cima se convirtió en la meta preferida de muchos montañeros profesionales, como Arthur Taylor, que la coronó en 1848 como organizador de la sexta expedición.

## La leyenda se abre paso

La recuperación de pecios ilustres es siempre una aventura, a veces tan curiosa como la vivida por los buques siniestrados en sus mejores épocas de actividad. El principal motivo que anima a la mayor parte de los buscadores es la localización de los tesoros que portaban en el momento del naufragio. Llegaron a existir falsos mapas para evitar el descubrimiento de enclaves concretos. En la Biblioteca Nacional de París se conserva un atlas de 1670 con mapas de las islas del Índico. En uno de ellos se hace referencia a las Maurizio y contiene una frase muy concreta, "Aquí se encuentran los galenes del general Both", lo que nos acerca a la famosa historia del holandés. Los nativos aseguran que los dos buques que sobrevivieron a la tempestad encontraron refugio en la Bahía de Tombeau, donde desemboca el río homónimo, a seis kilómetros de Port Louis, la capital. Los hay también que opinan que fue en otro lugar, más al sur. Claro que en materia turística todos quieren arrimar el ascua a su sardina, como se suele decir coloquialmente. Las inmersiones realizadas en distintas zonas de la costa de Maurizio dieron sus frutos. Por ejemplo, se encontró un cargamento de porcelana china en excelente estado que se estima lo portaba uno

## Una de las cimas de Maurizio se asemeja al perfil facial de Pieter Both



*Magnífico ejemplar de porcelana de Delf*



*Costa de las islas Maurizio*



*Una borrosa placa dedicada a Pieter Both*

## Sus expolios de porcelana china fueron el germen de la Real Fábrica de Porcelanas de Delf

de los buques de Both. Al parecer, se trata de un material conseguido por el holandés en el principal centro de fabricación de porcelanas, la localidad china de Tching Teu Tchen, al norte de Cantón. Ya en su tiempo era todo un tesoro que el aventurero lo incluyó como botín personal en su retirada. La calidad del producto era tal que sobrevivió al naufragio, a lastempesades y al tiempo.

Las muestras de porcelana llevan sus marcas de autenticidad con los sellos de los talleres alfareros. Pertenecen a la dinastía del emperador Ming, una época que se distinguió por la utilización de los colores blanco y azul. Para describir aquel azul tan propio se utilizó en Europa el término azul de China. Esta tonalidad, que hacía gala de una profundidad desconocida en otros talleres, se conseguía gracias a una sal de cobalto inédita en la alfarería occidental. El secreto de los chinos fue descubierto gracias a la exportación que hicieron los holandeses, previa la expoliación correspondiente. Es a partir de entonces cuando se utiliza la misma fórmula en la Real

## Fábrica de Porcelana existente en la localidad holandesa de Delf.

Pinceles y piratas Delf se encuentra a corta distancia de Rotterdam. Su paisaje urbano ha sido ampliamente difundido en todo el mundo gracias al arte de uno de sus hijos predilectos, el pintor Johannes Vermeer que vivió en la Edad de Oro de los Países Bajos. En esta ciudad reposan también los restos mortales de Guillermo de Orange, líder de la lucha contra la dominación de Felipe II, y dos destacados marinos, el pirata Piet Hein, considerado aquí todo un héroe a juzgar por su mausoleo en mármol, y el almirante Trepmp, evocado por Pío Baroja en su obra Las inquietudes de Shanti Andía junto a Elcano,



*Fragata holandesa en el Océano Índico*



*Espectacular porcelana de Delf*



*Artesano pintando sobre porcelna de Delf*

Oquendo y Blas de Lezo. En las afueras se encuentra la Real Fábrica de Porcelana de Delf, fundada en 1653 y última que queda de las treinta y tres que hubo en el lugar. Sus operarios siguen trabajando a mano como lo hicieron sus antecesores hace cientos de años siguiendo los cánones de aquel azul de China que aquí se convirtió en azul de Delf. La diferencia que existe entre uno y otro es que en el europeo la cerámica no se elabora con el caolín propio de la porcelana, sino con otro que se recubre con plomo. No deja de ser curioso que una fábrica de porcelana sea el testigo vivo de toda una época, una época que no se distinguió precisamente por la delicadeza que se precisa para llevar a cabo unas piezas realizadas con paciencia de monjes y mano de artistas.

## La mayor colección de minas marinas

Llama la atención la colección de minas marinas que se exponen. Aseguran, y les juro que no hay motivo para desconfiar, que se trata de la mayor del mundo en su género.

Para conocer las características y el poder destructivo de cada una de ellas se dispone de un simulador por ordenador. No es de extrañar la especial dedicación por las minas en este lugar, ya que desempeñaron un papel fundamental en las gue-



*Mausoléo de Piet Hein en Delf.*

## Holanda mantuvo muchos años la importación de especies de Indonesia

rras mundiales defendiendo las costas finlandesas.

Tal vez lo más curioso de Forum Marinum es que sea un museo situado en un puerto fluvial y que la actividad en él no cese ni un momento. Sobra decir que es la meta de cualquier profesional o aficionado a la marina o al mar, porque encontrará aquí lo que nunca imaginó pudiera estar. Palabra de honor que también es una experiencia única para toda aquella persona con un mínimo de curiosidad general. 🌊



*Los vendavales son muy frecuentes del Océano Índico.*



*Pescador de las islas Mauricio*

## El Museo Marítimo de Bilbao muestra sus «joyas» en un ambiente de gran renovación

**E**l Museo Marítimo de Bilbao-Itsas-museum muestra nuevas joyas en un ambiente de renovación total. Las nuevas piezas van desde un dupondio, una moneda romana de bronce que fue acuñada durante la República clásica, posiblemente a partir del año 26. Junto a ellas un sextercio de gran valor.

El dupondio fue hallado en el fondo de la ría, a comienzos del siglo pasado durante las tareas de dragado del cauce. Salió a relucir en mitad del fango, llamando la atención de un trabajador.

El sextercio se descubrió en 1922 durante la excavación de un solar de la calle Ribera de la villa, muy cerca también del curso fluvial. Así, no solo ha incorporado más fondos, sino que también ha reordenado los existentes e inaugurado un espacio dedicado al surf. La institución, que se sujeta con aportaciones públicas y de benefactores relacionados con el comercio o la industria marítima, quiere coger la ola buena.

Tras unos años de problemas financieros, ahora el Itsasmuseum apuesta por una nueva forma de mostrar el acervo marítimo vizcaíno. Otro de los nuevos objetos es un colgante de conchas hallado en Santimamiñe. Posiblemente sea la pieza más antigua del museo. Y del pasado al presente, ya que Itsasmuseum incorpora objetos destacados de la historia del surf en Euskadi. Será el tercer deporte acuático representado tras la vela y el remo.

También destacan una docena de cartas de navegación centenarias que se exponen gracias a la colaboración desinteresada de varios mecenas, como es el caso de los particulares Itziar Ramirez y su marido, José María. El matrimonio, muy aficionado a las antigüedades en papel, ha aportado varios mapas de una calidad y una conservación asombrosas.

En algunas de las cartas náuticas que se muestran aparece Bilbao, Bizkaia y también las costas gipuzcoana y cántabra con la precisión milimétrica de los cartógrafos Johannes Van Keulen, Robert Dudley o Vicente Tociño, entre otros. A modo de curiosidad, algunos



*El Museo Marítimo de Bilbao ha dado a conocer nuevas piezas dentro de un trabajo de renovación del equipamiento*



*Cerámica del artista Daniel Zuloaga, en el Museo Marítimo.*

de estos planos recogen los montes de Euskadi vistos desde el mar. La diputada de Euskera, Cultura y Deporte, Lorea Bilbao, aseguró que el proyecto va «poco a poco

mejorando» y que es fundamental que «el espectador se sienta a gusto y tenga ganas de repetir visita en el futuro». 🌊



# Prepárese. El Skrei está en camino.



Durante el frío y oscuro mes de diciembre, el Skrei comienza su largo viaje desde las bravas aguas del mar de Barents. Su destino es Lofoten, un archipiélago situado frente a la costa de Noruega.

Es esta épica travesía por gélidas aguas la que le confiere su excepcional textura y delicado sabor. El Skrei es el bacalao más sibarita. Esta popular delicia noruega solamente se captura entre enero y abril.

**Skrei. Excepcionalmente único.**

SEAFROM  
NORWAY  
NOD