

Europa Azul

Revista de la Mar

Julio-Agosto

N.º 190 • 2022





Puerto de Huelva



Conectando Europa. Abierto al mundo





Alberto Echaluze

No se puede seguir actuando de forma tan poco transparente con las zonas protegidas

A lo largo de esta semana se ha hablado mucho de Áreas Marinas Protegidas, parece que existe un interés en acabar con el sector de la pesca por parte de una Comisión Europea que parece que únicamente trata de legislar en favor del Medio Ambiente. Pero poco se habla del papel de la pesca en la seguridad alimentaria, del papel de los pescadores como sector esencial y estratégico, de la contribución de la pesca en el cumplimiento de los objetivos del desarrollo sostenible o de la contribución de la pesca en la disminución de la pobreza y del hambre en el mundo. Así, se oye cada vez menos de la importancia que tienen tanto la flota de bajura como la de altura en todo esto. Porque parece contradictorio que se aborden temas de gran importancia socioeconómica de esta manera cuando el informe SOFIA 2022 de la FAO señala que el 82,5% de las capturas desembarcadas en el mundo provienen de poblaciones de peces gestionadas de forma sostenible. Vemos que el porcentaje ha crecido en un 3,7%. Es un signo de esperanza y un reconocimiento a que cuando la gestión pesquera es buena, cuando se hacen las cosas bien, se puede garantizar la protección de la biodiversidad, el uso sostenible de los recursos marinos y la seguridad alimentaria y no como hace la Comisión de la UE sin bases científicas suficientes en cargarse a la

flota pesquera en base a criterios conservacionistas sin fundamento. Vivimos en un marco transcendental del sector pesquero sometido a todos los hachazos impensables y nos encontramos con informes que llegan en un momento de claro desánimo. Las voces son preocupantes y si nos paseamos por un puerto el deseo del propietario de los barcos es más el de abandonar, antes de resistir. Han sido muchas imposiciones, en los últimos tiempos como el diario electrónico, los códigos de buena conducta, la obligación del desembarque y ahora con el alza del gasóleo la situación se convierte en irreversible y muy difícil salir del atolladero. Por ello, lo que está claro es que no se puede dejar en una Comisión Europea todas las competencias de unos reglamentos técnicos. Podemos ver que el Parlamento Europeo no entra en analizar elementos “esenciales” de los reglamentos de la UE o puramente técnicos. Ante ello, la Comisión Europea se excede en sus competencias y trata de imponer medidas que no pudo conseguir de los legisladores en las negociaciones de los reglamentos básicos. El caso es que no podemos seguir aceptando propuestas cuyo objetivo principal es la protección del medio ambiente en detrimento del sector pesquero. El sector debe, al menos, ser debidamente consultado y escuchado. Este tema debe abordarse con un de-

bate público del más alto nivel. Además, se aprecia que se ha hecho todo lo posible para que este expediente se adopte con la mayor discreción posible, de modo que, al final, el sector y los Estados Miembros no tengan el tiempo necesario para reaccionar. Dicen que han pedido datos al sector y a los países pero, al parecer, no hubo mucha respuesta. Ahora, tras la “no opinión” en el Consejo, han decidido congelar la decisión y dar la posibilidad de proporcionar más datos. No se puede actuar lanzando órdenes muy dañinos, para comprobar después el grado de oposición con el que cuenta. Los Estados Miembros y la Comisión deben volver a debatir con el sector un asunto de tal envergadura, y hacer las cosas de forma transparente y adecuada. Si nos paramos a pensar se ha reglamentado y legislado en importantes aspectos, pero todos ellos con un marcado carácter medioambiental. Entre ellos está, el Green Deal, la Estrategia de Biodiversidad y los objetivos de cerrar el 30% de los océanos y de crear poblaciones de peces más resistentes al cambio climático. Todo ello hace cada día más inviable la pesca y la acuicultura. Todo ello disuade a los jóvenes a hacerse con la propiedad de los barcos, en unos momentos en los que es necesario afrontar la renovación del personal y dar ilusión y apoyos a nuestros titulados. 

PRESIDENTE-EDITOR: ALBERTO ECHALUCE OROZCO

CORRESPONSAL GALICIA: M BERA **CORRESPONSAL MADRID:** TERESA MONTERO, **CORRESPONSAL CATALUÑA:** FRANCESC CALLAU **CORRESPONSAL ANDALUCIA:** JUAN MANUEL MORENO. **CORRESPONSAL CANTABRIA:** JUAN CARLOS BARROS **COLABORADORES:** Eliseo Villar, Javier Mina, Iñaki Garro, Julio Ruiz de Velasco, Susana Rivas

FOTOGRAFÍA: José María Fernández, J. A. Apraiz, Jesús Astaburuaga, “Jota”, Richard Agirregomezkorta, Luis Fernandez, 3Migrupo, www.julioruizvelasco.com

EDITA: EUROPA AZUL S.L. **Administración:** Plaza de Unzaga 9-2. Tlfno móvil: 619179516-606549776. 20600 EIBAR (Gipuzkoa)

E-MAIL: info@europa-azul.es. **PAGINA WEB:** www.europa-azul.es

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

E-MAIL: jruizvelasco@telefonica.net

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



Entrevista 6 a 9

Entrevista: Jesús Vázquez Almuíña

Euskadi 10 y 11

Costera de bonito

Sector pesquero 12 a 14

Conferencia de ARVI sobre la PPC

Galicia 16 a 21

Reforma de la PPC para la flota artesanal

Inclusión de la tintorera en CITES

Opinión 22 y 23

El potencial de la economía azul en Europa

Informe Sofa 24 a 26

Aumenta la descarga de especies bajo criterios de sostenibilidad

OMC 28 a 31

Fin de las ayudas a los que impulsan la sobrepesca y la pesca ilegal.

Europa 32 y 34

Mazazo a la flota de altura

Catalunya 35 y 36

Campaña de atún

Precio medio de las especies

Puertos 37 a 39

Puerto de Barcelona

Puerto de Huelva

Acuicultura 40 a 43

AVRAMAR y su instalación en Calpe.

Breves 44

Noticias

12 a 14

Galicia

Por una reforma de la PPC realista

La Conferencia de los Armadores de Vigo, ARVI, considera prioritaria una reforma de la PPC «realista y objetiva» que trate de huir de «objetivos muy ambiciosos e irrealizables». Al mismo tiempo se pidió a la UE que legisle aspectos en mejora del sector en lugar de priorizar los de carácter medioambiental. Por ello, e Green Deal, la Estrategia de Biodiversidad y los objetivos de cerrar el 30% de

los océanos ejercen una presión adicional sobre la pesca y la acuicultura, cuando las necesidades del sector están en afrontar el relevo generacional, el Brexit, o el contar con barcos más seguros y cómodos.

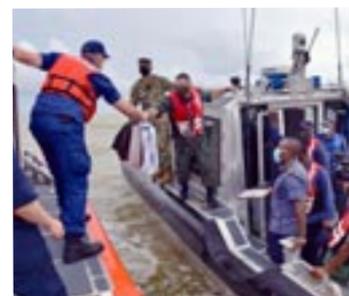


24 a 28

Internacional

La OMC alcanza un acuerdo sobre ayudas

Tras más de 20 años de negociaciones, los integrantes de la Organización Mundial del Comercio (OMC) han logrado un acuerdo sin precedentes para que los países frenen las ayudas financieras que impulsan la sobrepesca y la pesca ilegal, dando cumplimiento a una de las metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible 14 que promueve la conservación y el uso sostenible de los océanos y los recursos marinos.



Andalucía 46 y 47

Pescadores del Golfo de Cádiz

Empresas 49 a 51

Marine Instruments

Furuno

Sostenibilidad 52 a 60

Situación de los astilleros vascos

Sector naval español

Contrataciones de Freire y Astilleros Balenciaga

Comercio 61

Consumo de productos pesqueros

Reportaje 62 a 66

La tragedia del buque Monte Gorbea

Náutica 67

El Salón Náutico de Barcelona

Cultura marítima 68 a 70

Lenguaje genuino y marino

Libros 71

Elkano

32 y 33

Europa

El anuncio del cierre de 94 áreas de la UE causa un «mazazo» al sector pesquero

El anuncio de cerrar a la pesca 94 áreas de las aguas de la UE, a partir de una propuesta de la DG Mare, capitaneada por Charlina Vitcheva, ha causado un profundo estupor en el sector pesquero. Las zonas se extienden desde el Golfo de Cádiz hasta la zona más al norte del caladero de Gran Sol y la intención de la CE es de cerrarlas a la pesca para proteger los ecosistemas marinos vulnerables (VME, en inglés). Las zonas fueron elegidas en función de las evaluaciones llevadas a cabo por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), aunque como denunció el sector se basaron en datos para todo el Atlántico y, en concreto, para la flota de arrastre, si bien el cierre afectaría también al palangre de fondo y otros artes, lo que supondría afectar al 75% de las capturas de estas flotas.



Publicidad

Puerto de Huelva	2
Pescados Llorente	11
Interfish	15
Hydro Systems	17
Protecnavi	19
VMS	21
Katiak-Thiele	25
Saeplast	27
Balfegó	45
Volvo	51
Furuno	57
World Maritime Week	61
TVMAC	72

52 a 54

Sector Naval

El Foro Marítimo Vasco valora positivamente la recuperación de la contratación de buques

El Foro Marítimo Vasco valora positivamente la recuperación en la contratación en los astilleros vascos que han asegurado siete nuevos buques en 2021 y seis nuevos buques en la primera mitad del año, frente a los seis contratados en 2020 y dos en 2019. La cartera de pedidos, a pesar de las entregas realizadas en este periodo, crece por tanto hasta las 17 unidades, garantizando la carga de trabajo hasta finales de 2023 en las cinco plantas productivas de Euskadi. «De los contratos conseguidos por los astilleros vascos entre el año 2020 y 2022, el 70% son para el mercado internacional», se explicó en el acto.



Percebes adheridos a una bota, localizada en la playa de Bakio (Bizkaia). Fotografía de Lourdes Cabello

Jesús Vázquez Almuiña, Presidente del Puerto de Vigo

“Los puertos tienen que ser un elemento transformador de la sociedad en el que están”



Jesús Vázquez Almuiña es el presidente del Puerto de Vigo

El 12 de diciembre de 2020, Jesús Vázquez Almuiña asumió el relevo de Enrique López Veiga como presidente del Puerto de Vigo. Poco más de año y medio ha pasado desde ese día pero la frenética actividad desplegada por este profesional, bregado en la política municipal y con una notable vinculación al mar por parte paterna, ha conseguido importantes logros para la terminal viguesa. Con Jesús Vázquez Almuiña hablamos en esta entrevista de los efectos de la pandemia en la actividad diaria del puerto, de la importancia de la pesca y de “sostenibilidad”, la palabra que más repite en sus respuestas y un concepto en el que cree firmemente, “porque cuando hablo de sostenibilidad me refiero a la económica, pero también a la medioambiental y a la social, para mí tienen que ir obligatoriamente unidas”.

Entrevista

Texto: M.Berea

¿La pandemia les obligó a hacer diferentes ajustes, ¿cuáles se mantienen a día de hoy?.

-Se implantaron una serie de normas, sobre todo en aquellas zonas donde había, y hay, más visitas de trabajadores, como es el Berbés, la Lonja de Pescado, una zona en la que interactúan durante muchas horas un buen número de trabajadores. Y sí, se adoptaron medidas que mantenemos a día de hoy porque creemos que han sido positivas. Se hizo una distribución nueva del número de barcos a la venta para que fuera más homogénea y que no hubiera picos de días de muchos barcos y otros sin ellos. La idea es que, a la hora de la venta, coincidiese el menor número de personas posible y esto se ha mantenido en parte. No se ha vuelto a la situación anterior, en la que cada armador elegía el día de venta, sino que, aunque se bajaron los topes, en general sigue habiendo una distribución. Otra medida importante fue la distribución y obligación de mascarillas y guantes en esas zonas cerradas. Esto va a continuar porque se entiende como un tema sanitario y orientado a la mejora del manejo del pescado, que es un alimento sensible y que debe ser bien tratado. También hicimos un convenio con el Hospital Álvaro Cunqueiro, concretamente con su laboratorio, que es uno de los más importantes de España, para la detección del virus. De tal forma que la Autoridad Portuaria de Vigo hacía cada semana o dos semanas PCR con test de saliva a los trabajadores para detectar los casos de COVID y evitar la cadena de contagios.

Recientemente ha recibido la visita del presidente de Puertos del Estado,



Vázquez Abnuiña muestra la importancia de los puertos para la economía.

“En este contexto de crisis, los puertos tienen mucha importancia para la generación de empleo»

¿qué impresión se llevó de Vigo??

-Tenemos la suerte de que el presidente de Puertos del Estado vivió unos años en Vigo y conoce la ciudad, a donde ha vuelto en muchas ocasiones. De hecho, la anécdota es que ambos estudiamos en el instituto Santa Irene. Además, es una persona que lleva toda la vida en el sistema portuario y antes de su nombramiento estuvo aquí en uno de los congresos que hicimos sobre el Puerto Azul y el Pacto Verde Europeo. Le gusta mucho Vigo porque tiene un puerto muy variado, de mercancía de alto valor, y cada terminal está muy sectorizada. Tenemos la del automóvil, la del pescado, la zona destinada a contenedores... La verdad es que es un puerto muy interesante para el estudio. El presidente tiene muy claro lo que estamos desarrollando aquí y está totalmente de acuerdo con nuestro pro-

yecto de Blue Growth, de crecimiento de la economía azul, que es europeo pero que el Puerto de Vigo fue el primero en hacerlo de forma conjunta. Creemos que la actividad portuaria es muy importante para la sociedad, pero teniendo la sostenibilidad medioambiental como un pilar fundamental, al igual que la sostenibilidad social. El empleo es muy importante que se mantenga y, en una situación como la actual de crisis, creemos que los puertos tienen una gran importancia, no sólo como eslabón de una cadena logística sino también para la creación de empleo..

¿Cómo ve usted el Puerto de Vigo del futuro?

-Con las pautas que he apuntado antes. Cualquier proyecto que llevemos a cabo debe tener en cuenta la sostenibilidad económica, pero también medioambiental y social. Y en este último apartado, hablamos de empleo, pero también de formación. Porque una de las carencias que tiene el mundo del mar es la falta de profesionales formados. Así que nos interesa mucho, evidentemente, que haya una potente actividad económica en el puerto, pero que se haga con el máximo respeto medioambiental y, también, cuidando la formación y el empleo. Hay



Vázquez Almuiña, en su despacho del Puerto de Vigo

que tener en cuenta que somos el eslabón de una cadena logística que trae y lleva mercancías del área metropolitana de Vigo, del sur de Galicia y casi diría que de todo el Noroeste de España..

Al amparo de los Fondos Next Generation, el puerto ha presentado varios proyectos de gran calado como el "Green Bay" y el "Julio Verne", ¿en qué consisten?

-Son dos proyectos estrella por lo que suponen. Porque si antes hablábamos de buscar energías limpias, estos dos programas están muy enfocados a este tema y nosotros estamos ahí apoyando al sector. El "Green Bay" se refiere a la construcción naval y su adaptación a las nuevas energías limpias, pero está asociado también a la industria del automóvil -que en Vigo tiene una base muy importante- porque ésta tiene una larga experiencia en la utilización de la energía eléctrica para sus vehículos. Así que de lo que trata el proyecto es de trasladar toda esta experiencia al mar, a través de las asociaciones y también de los laboratorios, y hacer que la Ría sólo utilice energía eléctrica, es decir, energía limpia, para hacer el traslado de pasajeros y para otros servicios como vigilancia de la pesca, amarradores, remolcadores... La energía eléctrica ya está en nuestro presente; el siguiente

“La energía eléctrica es presente, el siguiente paso será el hidrógeno”

paso será el hidrógeno.

El Plan Blue Growth fue pionero en la Unión Europea cuando comenzó en 2016, ¿en qué punto estamos ahora mismo?

-Ya estamos inmersos en la segunda edición, que abarca hasta el año 2027, cuando se presentan numerosos proyectos, alguno de ellos ya en marcha. La idea es tratar de buscar la sostenibilidad medioambiental, social y económica a través de la innovación, revisando en qué aspectos podemos mejorar e incluyendo una parte de digitalización.

Tratando de llegar a la Ventanilla Única, donde ya no se utilice papel y todas las actividades puedan ser a través del soporte informático. Creo que, en el futuro próximo, habrá cambios muy importantes a nivel mundial y los puertos tienen que ser un elemento transformador de la sociedad en la que están. De hecho, estamos ahora con-

sistemas de electrificación en el puerto para tratar que los barcos que ya vengán con sistema de energía eléctrica puedan recargarse y apagar los otros motores, sin que haya emisión ninguna de carbono a la atmósfera..

¿Han realizado alguna propuesta en concreto?

Hemos propuesto que biológicamente hablando sería más viable iniciar la campaña en mayo, para que pongan huevos las anchoas más grandes. Esto significa un aspecto importante que el arrantzale no está dispuesto a asumir.

¿Llegaremos a ser un puerto totalmente verde en 2027?

-Debemos poner los medios para que esto sea posible, pero hay que ser conscientes de que nosotros no podemos obligar a que un barco venga sólo con energías limpias. Es cierto que muchas navieras están haciendo ese esfuerzo de transformación y nosotros debemos de dotarnos de las infraestructuras necesarias para que puedan acceder a ellas y eso es lo que estamos haciendo. También estamos trabajando con Reganosa para que haya un depósito de Gas Licuado. Ahora, lo estamos dando a través de cisternas, pero nuestra idea es hacerlo con un depósito propio aquí en el puerto, como hasta ahora se hacía con las energías fósiles..

Estos proyectos requieren de una inversión público-privada, ¿las empresas están respondiendo?

Sí, es fundamental porque la empresa no sólo puede dar financiación sino también volcar su experiencia en estos proyectos. Por eso yo creo que es vital esta colaboración público-privada. De hecho, la Unión Europea impone unos criterios que te hacen obligatoria la forma de trabajar en un futuro. Por ejemplo, ya hay una fecha concreta en la que no se van a poder construir más coches de gasoil y ga-

solina. También están potenciando el transporte por ferrocarril y, por eso, nosotros hacemos una demanda al Estado español para que tengamos conexión ferroviaria a la terminal de Bouzas. Porque la UE ya te marca un año determinado en el que, si no tienes esa conexión, no vas a poder operar. Y no podemos quedarnos fuera. La conectividad cada vez es mayor y no sólo pensamos en la conexión con Bouzas, sino también con el puerto seco de la Plisan (Plataforma Logística Industrial de Salvaterra-As Neves). Que tenga un apartado ferroviario para que haya una doble conectividad de carretera y tren. Ya tenemos el proyecto aprobado por Adif y dentro de los fondos europeos hemos hecho una solicitud a través de Puertos del Estado. Creemos que vamos a poder disfrutar de esa subvención para poder realizar el proyecto..

¿Hablamos mucho de mercancías, ¿sigue siendo el puerto de Vigo un puerto pesquero?

-Sí, Vigo es el puerto número 1 de Europa y uno de los más importantes del mundo. De hecho, estamos teniendo semanalmente visitas de representantes de otros países porque quieren conocer el puerto. No sólo es la capacidad de nuestros armadores, que pescan en todo el mundo, sino que además tenemos un lugar donde ese pescado tiene mayor valor. Al final, la gente vende en este puerto porque tiene la base aquí y a veces también porque sabe que el valor que se puede obtener aquí es más alto. Pero no nos podemos quedar en eso y ahora nos estamos volcando con la trazabilidad total para saber en todo momento de dónde viene ese pescado para informar al consumidor final, que es algo que nos pide..

¿Y en qué consiste la Lonja 4.0?

Hablar de la Lonja 4.0 es hablar de eficiencia energética. Por ejemplo, hemos instalado nuevas puertas para que no haya fuga de ese frío tan importante

para la conservación del pescado y estamos con la aplicación de paneles solares y baterías que puedan almacenarla energía que conseguimos durante el día..

¿Sigue existiendo el problema de la entrada de gaviotas en la lonja?

-Hemos conseguido atajarlo por medio de dos sistemas. Tenemos una cetrería contratada, que es un mecanismo muy efectivo para impedir la entrada de las gaviotas. Y, por otra parte, para mejorar la eficiencia energética disponemos ahora de unas puertas automáticas muy eficientes que impiden la salida del frío y la entrada de gaviotas.

Con todos esos proyectos que están poniendo en marcha, ¿en qué posición se encuentra este puerto con respecto a otros de la Unión Europea en temas de sostenibilidad?

-En temas de sostenibilidad, creo que somos de los primeros de Europa y buena prueba de ello es que algunos de los proyectos que estamos realizando han sido premiados a nivel mundial. La Asociación de Puertos Internacionales nos ha premiado dos años por nuestro trabajo en sostenibilidad en dos categorías diferentes: en relación con la ciudad -estamos haciendo esfuerzos muy importantes de humanización en todo el frente portuario- y también por el empleo de nuevos materiales, que sean menos agresivos y que generen vida. El último proyecto premiado incluye un visor submarino que va a estar en uno de los muelles más céntricos de Vigo, el de A Laxe, y permitirá ver toda la biodiversidad que tenemos en nuestro entorno, en nuestro propio puerto. Además de eso, estamos probando un

«**Hay muchísima gente que vive del puerto, lo sepa o no**»

nuevo material con el que se podrán construir los puertos del futuro, que es un hormigón protector del medio ambiente que genera vida. Y durante dos años este proyecto incluye la monitorización para ver cómo va esta estructura, cómo se mantiene en el tiempo, si se degrada o no. Vamos a hacer también controles de ruido subacuático para saber si esta superficie absorbe el ruido que genera la actividad portuaria para que no molesten a la fauna y la flora. Creo que es un tema muy interesante, más allá del premio que hemos recibido.

¿Quién los acompaña en este proyecto?

-La Universidad de Dinamarca, Astilleros Cardama y una empresa israelí, que es la que produce este tipo de materiales.

¿Cree que la sociedad viguesa es consciente de todo lo que se está haciendo en el puerto?

Personalmente, creo que no y, de hecho, una parte importante de nuestra labor es tratar de dar a conocer a la sociedad la importancia que tiene el puerto de Vigo. Nuestra actividad, por ejemplo, permite la entrada o salida de un montón de mercancía imprescindible. Le damos servicio a toda la industria de nuestra área y, por lo tanto, a todo lo que es el empleo. Hay muchísima gente que vive del puerto, lo sepa o no. Puedes trabajar en una empresa de Porriño, pero lo que estás fabricando se lleva a diferentes países del mundo y sale de este puerto. Hay empresas que funcionan muy bien pero que si no tuvieran el puerto a 20 minutos lo tendrían bastante más difícil. Siguiendo con el tema de la humanización, hemos desarrollado varios proyectos puerto- ciudad, creando varios carriles bicis, carriles peatonales y bajando las vallas que rodeaban el puerto, cambiándolas por barandillas. Seguiremos trabajando en este sentido porque nos parece muy importante. 

El bonito se desplaza hacia el este

Los bancos de bonito del norte en el Cantábrico se han desplazado hacia zonas que eran poco habituales con el consiguiente gasto superior por el alza del gasóleo. Avanzan más hacia el este, a 160 kilómetros de la costa, seguidos por barcos que pescan cuanto pueden, hasta agotar las 18.162 toneladas de cuota nacional. Que el bonito quede en el noroeste español, sin avanzar hacia el norte, como solía hasta el 2017, ha beneficiado en los últimos años especialmente a la flota asturiana y gallega por estar más cerca de los cardumenes. A mediados de mayo zarparon barcos del Noroeste y Cantábrico rumbo a las Azores en busca de los primeros bonitos del norte.

El más afortunado fue el Siempre Peco, de Cedeira, que el 1 de junio descargó en Avilés las primeras piezas a un precio desorbitado que pagó Alimerka en :369 euros el kilo por los pri-

Una primera partida de bonito, capturada por el Siempre Peco, de Cedeira, se llegó a pagar por la cadena comercial Alimerka, a 369 euros-kilo

meros 106,5 kilos, cuando la media en todo el noroeste no llegó el año pasado a 5 euros. Por cuarto año consecutivo, los grandes bancos de ese túnido ya están en el Cantábrico, lo cual apuntaba que la costera del 2022 volverá a durar poco.

Los primeros 2.200 kilos los había capturado el 'Siempre Peco' al noroeste de Azores durante dos semanas en el mar. El 13 de junio llegaron los primeros bonitos a Galicia siendo vendidos por tres barcos gallegos y dos vascos con unos

42.000 kilos en Burela y A Coruña, a unos 8 euros de media. Estos ya habían picado a medio camino entre Galicia y las Azores, de donde, a mitad de primavera, los grandes bancos de *Thunnus alalunga* empiezan a migrar hacia el norte, en busca de comida. A partir de junio los desembarcos y la oferta volvieron a regularizarse y los precios según tamaños oscilaban desde los 4 a 6 euros-kilo. Ante la ausencia de reparto de cuotas, ni cupos individuales, ni topes diarios o semanales de capturas, la costera se ha convertido en el paradigma de la pesca olímpica. Cada barco coge todo lo que puede, sin más límite que las cantidades que sea capaz de guardar refrigeradas a bordo. La mayoría procura faenar todo lo posible, acortando incluso descansos, y, en ese escenario, siempre tienen las de ganar los de cebo vivo porque su capacidad de capturas diaria multiplica a los de cacea o curricán, en su mayor parte, gallegos y asturianos.

El pasado año, la costera acabó el año pasado el 16 de agosto y en esta la flota puede pescar 18.162 toneladas. 

Los precios comenzaron altos y se estabilizaron en los 5 euros-kilo

De acuerdo con la cuota adaptada de este año que le transmite el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a la flota del noroeste, este verano pueden capturar un máximo de 18.162 toneladas de bonito del norte, 1.235 más que el año pasado. Son parte de las 28.653 asignadas a la Unión Europea (UE) por el Instituto Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT, por sus siglas en inglés), que estableció en 37.800 toneladas las posibilidades de pesca de *Thunnus alalunga* en el Atlántico norte durante el

2022. Además de los pesqueros españoles, los de Francia tienen opción a pescar hasta 5.627 toneladas, los de Irlanda hasta 3.174 y los de Portugal hasta 1.962.

Los precios, como ocurre todos los años, comienzan a un precio muy alto y después se estabilizan. El tope gallego del 2022 lo marcaron los 15,20 euros por kilo pagados el 13 de junio en la lonja de Burela, mercado autonómico de referencia. Aun con contada flota en la costera, el año pasado distribuyó seis de cada diez piezas vendidas en Galicia.



pescados LLORENTE S.L.

mayoristas de pescado

fish wholesalers

vente de poisson en gros

BUREAU VERITAS
Certification



Distribución nacional e internacional

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

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

repartimos calidad y frescura

we distribute quality and freshness

nous distribuons la qualité et la fraîcheur

Nueva sede

Polígono de Mijoa P5

20860 MUTRIKU

Telf.: 00 34 946 832 008

Fax: 00 34 946 833 088

e-mail: llorente1@infonegocio.com

La Conferencia de ARVI pide una reforma de la PPC «realista»



La Conferencia de los Armadores de Vigo, ARVI, considera prioritaria una reforma de la PPC «realista y objetiva» que trate de huir de «objetivos muy ambiciosos e irrealizables». Al mismo tiempo se pidió a la UE que legisle aspectos en mejora del sector en lugar de priorizar los de carácter medioambiental. Por ello, e Green Deal, la Estrategia de Biodiversidad y los objetivos de cerrar el 30% de los océanos ejercen una presión adicional sobre la pesca y la acuicultura, cuando las necesidades del sector están en afrontar el relevo generacional, el Brexit, o el contar con barcos más seguros y cómodos.

Texto :

Iñaki Solabarrieta

“En esta dirección, el eurodiputado del Partido Popular, Gabriel Mato, abogó por «conseguir una revisión de la PPC de carácter pragmático, alcanzables y que se pueda llevar a cabo». Mato mantuvo que «muchas veces por ser muy ambiciosos y porque se ponen en marcha objetivos con perspectiva política, muy rígidos, generan desconfianza entre los pescadores porque miran a los políticos como unos seres que les ordenan cosas que no se pueden cumplir», y puso como ejemplo «la revisión que se hizo en el 2013 y que tuvo un carácter muy político con el Rendimiento Máximo Sostenible que no se podía cumplir para la fecha marcada». El eurodiputado, al igual que los otros ponentes, apuntó que la asunción de competencias de Pesca y Medio Ambiente, sobre el mismo Comisario ha conllevado a que se legislen más materias del segundo apartado que de las propias de Pesca, como son los casos de la obligación del desembarque, los

descartes, o los del Pacto Verde Europeo. «El Comisario trabaja más con miras medioambientalistas que por la industria. Entre el Medio Ambiente y la Pesca siempre el segundo sale desfavorecido». Para Amato, «el relevo generacional no entra dentro de los objetivos de la PPC, con lo que nos tendremos que plantear cómo lo integramos?, o si hemos alcanzado los objetivos o no. Tenemos que aplicar criterios de sostenibilidad de las flotas y no ver como pierde competitividad de forma progresiva». Sobre el establecimiento de 94 áreas de protección, Mato, expresó que «mi impresión es que han hecho todo lo posible para que este expediente se adopte con la mayor discreción posible, de modo que, al final, el sector y los Estados Miembros no tengan el tiempo necesario para reaccionar. Dicen que han pedido datos al sector y a los países pero, al parecer, no hubo mucha respuesta. Ahora, tras la “no opinión” en el Consejo, han decidido congelar la decisión y dar la posibilidad de proporcionar más datos.

«Vamos a ver si la consulta ahora se hace correctamente», señaló Mato.

El presidente de Europeche y secretario general de Cepesca, Javier Garat mantuvo que la Comisión y las ONGs no quieren llevar a cabo una revisión de la PPC. «La Comisión no quiere, ni tampoco las ONGs con lo que tenemos que hacer ruido, el Parlamento, Comité Económico Social, el Consejo... entre todas las instituciones para llevar a cabo de la reforma de la PPC de cara a que no vuelvan a tratarnos como delincuentes que no cumplimos la reglamentación». «Dentro del Comité Económico Social trataremos de establecer un equilibrio en el texto del dictamen en favor de nuestros objetivos. Hasta el propio presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento transmitió a la Comisión la frustración que se respiraba en los puertos franceses». Garat solicitó a la «Comisión que deje trabajar en función de las emociones» para lo que propuso una «reforma de microcirugía» aunque trato de bajar a la realidad «porque el RMS, la Obligación del Desembarque, el Reglamento de Control son difíciles de cumplir por la dificultad de hacerlos operativos». Garat solicitó a los armadores «no rendirse» aunque las decisiones que se toman «podrían hacer crear más euroescépticos». Garat mostró su sorpresa en la inversión de 4 millones de euros en promoción de los productos noruegos por parte de su Consejo. «Gracias a las campañas de sensibilización que se están creando se constituyó PescaEspaña para promocionar nuestros productos, aunque se requiere mucha dotación financiera. Pienso que de la mano de Conxemar, Anfaco, la acuicultura, tenemos que actuar y hacer lo

mismo porque no podemos seguir viendo cómo se va reduciendo nuestra flota. Los argumentos nuestros tenemos que difundirlos»

El Director General de Pesca de la Xunta de Galicia, Antonio Basanta, defendió un modelo de sostenibilidad en conjunción con los pescadores «los principales defensores de los océanos a los que se trata como auténticos delincuentes. «También dijo que «tenemos que salir de este emvite y tenemos que tener ánimo y espero que exista un revisión a partir de una posición del Consejo que fuerce la ello. Si te reúnes con algunos países el mensaje es el mismo en todas las comunidades pesqueras de llevar a cabo la revisión con lo que bajo la existencia de una presión se podrá conseguir algo, aunque tengo una opinión más pesimista con respecto a las ONGs». El responsable de Pesca de la Xunta apuntó que necesitamos «una PPC viable, social y de futuro», aunque la «Comisión Europea plantea con vital el generar más alimentos cuando después actúa en sentido contrario. Cuando más se actúa contra la pesca y la agricultura más dependemos de las importaciones». También habló del relevo generacional, «aspectos que no habla la PPC, para lo que es necesario ampliar los objetivos. Se tendrán que plantear si no se ha cumplido los objetivos qué vamos a hacer. Hay que tratar que la pesca y la acuicultura tengan el papel que se merezcan». Al mismo tiempo Basanta quiso hacer hincapié, ante la pérdida de protagonismo de la Pesca, en trabajar la cogestión y la presentación de propuestas dentro de los Consejo Consultivos, con el fin de defender un modelo de sostenibilidad y de seguridad alimentaria.

Gabriel Mato
«Con un Comisario que legisla el Medio Ambiente y la Pesca siempre el segundo sale desfavorecido»

El asesoramiento es fundamental en una gestión basada en resultados. Tenemos que interrogarnos sobre qué poderes vamos a darle a los consejos». Hizo una defensa de los acuerdos de pesca sostenible con terceros países «porque son rentables para Europa, defenderlos, y si algún día es expulsada nuestra flota será sustituida por China y otros países que trabajan bajo criterios no sostenibles».

El presidente de ARVI, Javier Touza, decía que «va a ser imprescindible la revisión lo quieran o no. Aspectos como la seguridad de los barcos, eficiencia energética van a ser básicos para llevar a cabo la reforma, pero la pesca está perdiendo peso relativo en beneficio de otros sectores. Antes de firmar el manifiesto del Consejo Gallego de Pesca, los sindicatos se mostraron claramente a favor de todos los aspectos de sostenibilidad, seguridad, mejora de condiciones de los pescadores. Tenemos a favor a estos sectores importantes que pueden presionar sobre sus Gobiernos». Touza abogó por trasladar datos del sector a la opinión pública y seguir trabajando en favor de una mejora del sector pesquero. «No podemos seguir con esta flota que en Galicia tiene una media de 37 años, por 35 la española y 34 la flota de la UE. La descarbonización y el estado saludable de muchos stocks hacen que la reforma de la PPC tenga nuevos objetivos a desarrollar». 

Vigo ha solicitado 30,5 millones para el desguace de 22 barcos



La segunda jornada de la conferencia de ARVI se centró en la implementación del Fondo Europeo Marítimo de Pesca y Acuicultura (Fempa) cuya financiación comunitaria se extenderá hasta 2027 deja un montante total para España de 1.120 millones de euros, de los que 366 millones corresponderán a Galicia. Entre las peticiones del sector, una de las primordiales es un necesario “plan de reestructuración de flota”, aunque Edelmiro Ulloa, de la Cooperativa de Armadores habló de la «existencia de un carrito de compra». Aunque Javier Garat, de Europeche, había solicitado «resistir» son muchos los armadores que han solicitado ayudas para la paralización definitiva de unidades que permitan una salida digna del sector a aquellos armadores que lo deseen. Según explicó Ulloa «los socios de la cooperativa necesitaban apoyos por valor de 30,5 millones de euros para el desguace de un total de 22 barcos». La retirada de estos barcos supondría la desaparición de una capacidad pesquera de 9.419,74 GT. Y eso fue una consulta interna realizada en el tercer trimestre de 2021, cuando aún los precios no estaban tan altos”, recordó el gerente.

En esta segunda sesión intervino el director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura, Ignacio Gandarias, y de la secretaria xeral técnica de la Consellería do Mar, Silvia Cortiñas cerrando el acto la Consejera Rosa Quintana.

De estos 22 barcos tienen intención de dejar de lado la pesca y de dar de baja al menos 22 buques. De ellos, la mitad corresponden al palangre de superficie (11), aunque también hay seis barcos que faenan en el Atlántico noreste (como Gran Sol), uno en aguas de NAFO (frente a Canadá) y otros tres de cerco. En total la flota de ARVI perdería una capacidad pesquera de 9.419,74 GT (gross tonnage, arqueo bruto). Los problemas son de todos conocidos. “Hay motivos transversales”, comentó Ulloa, citando principalmente el alza de los costes operativos con el estallido de la pandemia, la dificultad de encontrar relevo generacional o las dificultades para renovar los barcos ante la falta de ayudas. Todo ello, agravado

por el aumento del precio del combustible tras el inicio de la guerra en Ucrania.

Junto a ello, el gerente de ARVI también reclamó “ayudas a inversiones en buques pesqueros”, centras en limitar el impacto de la pesca en el medio marino; incrementar la seguridad, higiene o las condiciones de trabajo a bordo; aumentar el valor añadido y calidad de los productos, además de valorizar las especies no deseadas, e inversiones en eficiencia energética.

Sedes costeras para agotar los fondos

La secretaria xeral técnica de la Consellería do Mar, Silvia Cortiñas, apuntó durante su intervención que la Xunta creará una subdirección para coordinar el Fempa, que contará con sedes en la costa para apoyar a los operadores con las cargas administrativas, sirviendo como puntos de información y como dinamizadores del fondo.

Por su parte, el director de Ordenación Pesquera, Gandarias recogió el testigo lanzado por Ulloa y por alguna de las preguntas lanzadas durante el debate posterior. “El importe es estimado y modificable”, apuntó sobre las ayudas al desguace. Eso sí, matizó que “la capacidad no se recupera, se pierde y ese sector se reduce”, con la consiguiente “pérdida de empleo”. “Tenemos que estudiar cada modalidad de pesca, ver cómo está su situación y planificar el posible desguace”, insistió. Finalmente,, Gandarias también avanzó que España presentó a la Comisión Europea esta misma semana su programa operativo, es decir, el plan de gasto previsto para el Fempa hasta el 2027. Con su previsible aprobación por parte de Bruselas (Francia la obtuvo la semana pasada), el país dispondrá de 1.120 millones de euros. “Esperamos poder ponerlo en marcha en 2023”, avanzó, recordando además que Galicia dispondrá de 366 millones, aunque criticó la pérdida de fondos por falta de ejecución.



UNIDOS POR UN PRODUCTO DE CALIDAD

INTERFISH es la organización interprofesional pesquera formada por OPROMAR, O.R.P.A.G.U., OPP-07 Burela y CONXEMAR

UNIDOS para mejorar la producción, comercialización y el consumo de la Tintorera (*Prionace Glauca*).



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo Marítimo
y de la Pesca



INTERFISH.ES

Galicia quiere una PCP que incluya una flota artesanal con embarcaciones más grandes y tecnología verde

El sector pesquero debe afrontar en los próximos años una serie de retos necesarios para garantizar su supervivencia. En esta línea se enmarcaron dos jornadas de trabajo sobre el desarrollo de la nueva Política Pesquera Común (PPC) organizadas por la Xunta de Galicia en colaboración con la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas. Sector e instituciones consideran que la PPC, más allá de las restricciones que impone, también debe asegurar las mismas reglas de juego para todos y ayudar a mejorar las condiciones de la profesión -y de las embarcaciones-, para hacer que la actividad sea más atractiva para las nuevas generaciones.

*Texto:
M.Berea*

Al sector y a las administraciones les inquieta la deriva medioambientalista de la Comisión Europea -apoyada en la Dirección General del Mar más contraria a la pesca de todas cuantas se recuerdan- y por ello en los últimos tiempos se vienen sucediendo jornadas de trabajo y otras actividades destinadas a fijar propuestas conjuntas entre los estados costeros de cara al desarrollo de la futura Política Pesquera Común. Este es el caso del seminario celebrado a principios del mes de junio en A Coruña, organizado por la Xunta de Galicia en colaboración con la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas (CRPM), donde se analizó el futuro del sector pesquero de la Unión Europea.

“Bruselas debe destacar el papel esencial de la proteína marina en la seguridad alimentaria”

En este evento la consejera del Mar de Galicia, Rosa Quintana, defendió la necesidad de que la futura PPC se adecúe a las necesidades reales de las regiones pesqueras, entre ellas la necesaria renovación de la flota, principalmente la artesanal, “ampliando el tamaño de las embarcaciones e introduciendo tecnologías verdes a bordo” para permitir mejores condiciones de trabajo y facilitar, de esta forma, el necesario relevo generacional para que la actividad tenga futuro.

Quintana también se mostró a favor de fomentar la participación de la mujer a través de programas de formación específicos y pidió la implantación de más medidas de conciliación laboral y

personal. Asimismo, la consejera gallega defendió el uso de todos los instrumentos jurídicos de defensa comercial para que sólo entren en el mercado europeo los productos pesqueros que cumplan con las normas establecidas, al tiempo que demandó a la UE que formule ante la Organización Mundial del Comercio una propuesta de homogeneización de la fiscalidad en todos los países productores internacionales de pescados y mariscos para que “se mantenga la bonificación a todos los combustibles hasta que existan alternativas viables”.

Quintana abordó asimismo otras medidas como el reconocimiento como “actividades fundamentales” a la pes-

ca artesanal, el marisqueo y la acuicultura en el ámbito socioeconómico en las regiones marítimas periféricas o la necesidad de que en Bruselas se ponga de manifiesto el papel esencial de la proteína marina en la seguridad alimentaria europea y en la conservación de la biodiversidad.

Ante un auditorio formado por representantes de diferentes instituciones y responsables de las principales organizaciones pesqueras, la consejera se refirió al dictamen elaborado por el Concejo Gallego de Pesca, que establece cinco ejes estratégicos de cara a la renovación de la actual PPC: una política pesquera social y de futuro, un comercio pesquero justo, una pesca sostenible, la adaptación al cambio climático y la cogobernanza global como base para la sostenibilidad pesquera.



La Xunta de Galicia en colaboración con la Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas organizaron las jornadas.



Hydro Systems Marítim S.L.



Caminando hacia el futuro

Generadores de Oxihidrógeno
Protege el medio ambiente
Optimiza los recursos
Mejora la eficiencia del motor



www.hydrosystems.eu

info@hydrosystems.eu - Tel. +34 937 716 718 - Catalunya, 36 - 08791 - Sant Llorenç d'Hortons (BCN)

Precisamente, y en relación a este último punto, Rosa Quintana destacó el deseo de seguir trabajando “en el reconocimiento e integración del papel que realizaron las sociedades mixtas de empresas conjuntas gallegas, la defensa de los acuerdos de colaboración de pesca sostenible entre la UE y terceros países, y la necesidad de garantizar una gestión pesquera sostenible y equitativa en aguas del Atlántico Nororiental “con todos los medios normativos a su alcance”.

El dictamen de Galicia sobre a PPC recoge cinco ejes estratégicos que pasan por una Política Pesquería Común social y de futuro, un comercio pesquero justo, una pesca sostenible y compatible con la conservación de la biodiversidad, la adaptación al cambio climático y la cogobernanza global como base para la sostenibilidad de la actividad.

Estas líneas dan lugar a diez objetivos específicos como la necesaria renovación de la flota pesquera para facilitar



Ernesto Penas y Enrique López Veiga flanquean a Rosa Quintana

el relevo generacional o el estímulo de la igualdad de género. Entre ellas también está la demanda a la UE para que formule ante la Organización Mundial de Comercio (OMC) una propuesta de homogeneización de la

fiscalidad en todos los países productores internacionales de pescados y mariscos para que se mantenga la bonificación a todos los combustibles hasta que existan alternativas viables al uso de los de carácter fósil. 

Villauriz; «Hay que simplificar la obligación del desembarque»

La secretaria general de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Alicia Villauriz, fue otra de las protagonistas del foro gallego en el que reivindicó una política comunitaria “ambiciosa, realista y que cuente con la experiencia del sector”. Villauriz reivindicó el enfoque ecosistémico en la toma de decisiones, “que tenga en cuenta las interacciones entre los distintos stocks, las peculiaridades de cada pesquería, los factores ambientales no ligados a la práctica pesquera como el cambio climático y el cre-

ciente número de actividades económicas que comparten espacio con la pesca”.

La secretaria general de Pesca, que valoró los avances realizados para la consecución del rendimiento máximo sostenible en numerosas especies, señaló que hay que seguir trabajando para evitar “abruptas reducciones del esfuerzo pesquero en plazos de tiempo muy cortos al tener efectos indeseables como el abandono de la actividad”.

Villauriz también puso de manifies-

to la necesidad de seguir profundizando en la obligación de desembarque “introduciendo las mejoras necesarias para asegurar que su aplicación sea proporcionada y realista, simplificándola y adaptándola a la realidad de las diferentes pesquerías.

Y al igual que la consejera gallega, la secretaria general de Pesca del Gobierno de España pidió una mayor inversión en mejorar la seguridad y habitabilidad de los buques y las condiciones de trabajo a bordo para garantizar el necesario relevo generacional 

“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...)

Galicia Sur

Barrio San Andrés Pontellas, 20
36412 Porriño (Pontevedra)

Galicia Norte

Pol. Ind. Vilar do Colo, c/Amarras, 114-115
15520 Fene (A Coruña)

T. +34 986 124 163-+34 986 169 941

www.protecnavi.es
comercial@protecnavi.es

La inclusión de la tintorera en CITES pondría en peligro la actividad de 180 barcos y más de 2.100 puestos de trabajo

Dos años y medio después de la inclusión del marrajo en el Apéndice II del Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), la flota española de palangre de superficie corre el peligro de ver como la tintorera, una de sus principales capturas, podría entrar a formar parte de ese grupo “sin ningún dato científico que avale la decisión”, según denuncian desde el sector.



Tras la inclusión del marrajo en CITES ahora la tintorera corre el mismo peligro.

La iniciativa de Panamá, país anfitrión de la próxima reunión del CITES en el mes de noviembre, de incluir la tintorera en su Apéndice II, lo que complicaría en buena medida su comercialización, tiene a la flota de palangre de superficie española conteniendo la respiración y esperando lo peor. Hablamos de 180 barcos, con una media de 12 tripulantes cada uno, que tienen en la tintorera a una sus principales capturas, sobre todo en el Atlántico Norte, pero también en el Atlántico Sur y en el Índico. Y la historia se complica cuando la propia Unión Europea, gracias al apoyo de todos los estados miembro salvo España y la abstención de Portugal,

votará a favor de la iniciativa panameña que secundan también Bangladesh, Colombia, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Gabón, Israel, Maldivas, Senegal, Seychelles, Sri Lanka, Siria, Reino Unido e Irlanda del Norte. Un ‘sinsentido’ con ninguna base científica ni jurídica, como no se cansan de repetir los armadores gallegos que concentran cerca del 100% de la flota comunitaria y que tiene a esta especie entre sus intereses.

Lo que pasará, en caso de que se apruebe esta inclusión en el Apéndice II -este anexo incluye especies que no se encuentran necesariamente en peligro de extinción, pero

El sector teme que se apruebe «sin base alguna» la iniciativa de Panamá

cuyo comercio debe controlarse para garantizar su supervivencia- es de sobra conocido por las organizaciones españolas que han batallado a causa del marrajo con el Ministerio de Transición Ecológica, el organismo encargado en España de supervisar la comercialización. Los problemas burocráticos y la falta de un criterio compartido entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el de Transición Ecológica ha provocado episodios kafkianos, que precisaron de más de dos años para alcanzar la relativa normalidad que el sector vive en la actualidad con esta especie. Y si en el tema de marrajo, el sector reconoce que había una cierta base científica, “aunque muy débil”, en el caso de la tintorera la decisión de complicar su comercialización

se hace en base a su “parecido” con otras especies de tiburones protegidas.

El sector ya ha empezado a movilizarse, al igual que la administración pesquera española, que no quiere un nuevo escándalo como el del marrajo, en esta ocasión con mayor repercusión puesto que la tintorera supone el 70% de las capturas de la flota devpalangre de superficie en el Atlántico Norte; un 50% en el Atlántico Sur y un 30% en el Índico, aproximadamente.

También la patronal pesquera europea, Europêche, se ha dirigido por carta al comisario de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, Virginijus Sinkevičius, para condenar esta nueva medida que califican de injustificada, al tiempo que advierten que la tintorera está suficientemente protegida y regulada para garantizar su explotación sostenible y comercio legal, “lo que hace innecesarias las medidas adicionales”. El sector pesquero reconoce el trabajo de CITES para garantizar que el comercio internacional no suponga una amenaza a la supervivencia de especies marinas pero considera que este caso en concreto no tiene ninguna base.

Advierten del peligro de colapso

En caso de su aprobación en la cumbre del CITES del mes de noviembre, la medida entraría en vigor en 2023, lo que deja al sector un margen de actuación muy escaso, pero también a la Administración española: “Si con el marrajo, que suponía un 4% de las capturas, fue un auténtico dolor de cabeza para todos, imagínate a dónde puede llegar la situación con el 70% de las capturas, esto va a colapsar, no hay personal suficiente para dar salida a los certificados necesarios para la comercialización”, señala la gerente de la Organización de Palangreros Guardeses, Juana Parada.

Parada advierte del perjuicio que esta medida podría ocasionar a un sector que no atraviesa su mejor momento debido, entre otros factores, a la crisis provocada por el alza de combustible. Un sector que lidera el sector de palangre de superficie en Europa y que emplea de forma directa a más de 2.100 trabajadores en el mar.

**QUICK
SHAFT SEALS
RESPONSE**

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

VMS
VIGO MARINE SERVICES

www.vigomarineservices.com

Publicado el 5º Informe de la Dirección General de Asuntos Marinos y Pesca y el Centro Común de Investigación de la Unión Europea.

El potencial de la economía azul en Europa

Con el objetivo de apoyar a los actores políticos y a todas las partes interesadas en la búsqueda del desarrollo sostenible de los océanos y de los recursos costeros, y para servir como fuente de inspiración para la inversión y en especial para el desarrollo y aplicación práctica de las políticas europeas, la Unión Europea acaba de publicar el 5º Informe sobre la Economía Azul.

Texto:

Juan Carlos Barros

Por economía azul se entienden todas aquellas actividades que están basadas o relacionadas de alguna manera con el mar, eso significa que están incluidos los considerados sectores clásicos como los recursos marinos vivos, la energía marina renovable, las actividades portuarias, la construcción y reparación de buques, el transporte marítimo y el turismo costero.

Pero además se incluyen en la economía azul sectores emergentes e innovadores y también las industrias menos maduras relacionadas con el medioambiente marino que traen nuevas oportunidades para la inversión y que presentan un gran potencial de participación en el desarrollo futuro de las comunidades costeras, como por ejemplo la energía oceánica, la energía solar flotante, la generación offshore de hidrógeno, la bioeconomía y biotecnología azul, la desalinización, la defensa marítima, la seguridad y la vigilancia, la investigación y la infraestructura marina, que comprende los cables submarinos

y la robótica.

El Informe proporciona una perspectiva de los impactos que diferentes factores tienen en la economía azul, incluyendo los desafíos globales medioambientales como el cambio climático, los cambios geopolíticos en marcha y sus implicaciones para la seguridad marítima, los aumentos de los precios de la energía y de las materias primas, la evolución de los marcos de gobernanza, tales como la planificación espacial marítima o los que se derivan del paquete europeo de descarbonización energética "Fit for 55" y las soluciones en innovación tecnológica provenientes de la Investigación y el Desarrollo.

La economía azul facturó en Europa 667.200 millones euros, creó 4,450 millones de empleos y tuvo un Valor Añadido Bruto de 83.900 millones de euros

Los sectores tradicionales de la economía azul en la Unión Europea proporcionan directamente casi 4,450 millones de empleos y generan cerca de 667.200 millones de euros en facturación y 183.900 millones de Valor Añadido Bruto (VAB).

Específicamente hay dos sectores

que destacan sobre manera en el informe, se trata en primer lugar de los recursos marinos vivos que produjeron unos beneficios brutos de 7.200 millones en 2019 y que experimentó un aumento del 41% con respecto a 2009. Y en segundo lugar está la energía renovable marina, fundamentalmente los parques eólicos offshore, que experimentó un crecimiento en el empleo de un 17 % en 2019 comparado con el año anterior. Desde 2009 los dos sectores que han tenido los mayores incrementos en términos de VAB fueron los recursos vivos marinos (+31%) y la construcción y reparación de buques (+39 %).

Los recursos vivos marinos produjeron unos beneficios brutos de 7.200 millones.

Turismo costero, recursos vivos y puertos son los principales sectores azules en España

Los considerados sectores emergentes e innovadores en la economía azul ofrecen, por su parte, un significativo potencial de crecimiento económico y creación de empleo. En ese sentido la energía renovable marina será clave en la Unión Europea para conseguir los objetivos del Pacto Verde Europeo, de la Estrategia de Hidrógeno Offshore y de la Estrategia de Energía Renovable Offshore.

Igualmente será una pieza determinante en la reciente Comunicación RePower EU para obtener energía más barata, segura y sostenible, además de impulsar la ambición de lograr un aumento de la energía eólica offshore de 12 gigavatios a 300 gigavatios para 2050 y de

La economía azul española generó 32.800 millones de euros en Valor Añadido Bruto y 905.650 empleos.

40 gigavatios de energía oceánica y otras tecnologías emergentes para esa misma fecha.

Dentro de la bioeconomía azul destaca el sector de las algas, que según los datos estimados disponibles tiene en Europa anualmente una facturación por encima de 10 millones de euros, centrada en instalaciones localizadas en Francia, España y Portugal. También hay que mencionar como importante sector emergente la desalinización con más de 2.300 plantas operativas, sobre todo en el Mar Mediterráneo, que producen alrededor de 9,2 millones de metros cúbicos de agua al día. Además la innovación tecnológica azul y la robótica azul permanecen como actividades auxiliares clave para la transición a la sostenibilidad y el emparejamiento digital de los océanos. El Programa Horizon Europe (2021-2027) tiene un presupuesto de 95.500 millones de euros (incluyendo 5.400 millones de Next Generation del Fondo de Recuperación), del cual al menos el 35% se destinará a financiar acciones relacionadas con el clima, apoyando la transición de las industrias marinas a la neutralidad climática.

Esa transición a la sostenibilidad requiere de grandes inversiones públicas y privadas para el desarrollo de soluciones que separen el crecimiento económico del impacto medioambiental y en ese sentido la descarbonización del transporte marítimo jugará un papel central en los próximos



El turismo costero contribuye a la economía azul

años dadas las alarmantes previsiones de aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero por la flota marítima demás de un 250% para 2050 bajo diversos escenarios.

Por lo que se refiere a España, el Informe señala que en nuestro país el porcentaje de VAB de la economía azul respecto a la economía general nacional aumentó en 2019 un 8% comparado con 2009 y alcanzó un 2,9% del total, aunque su punto más alto fue en 2018 con un 3%. También creció a un ritmo más rápido que el conjunto nacional de VAB, concretamente un 21% en 2019 comparado con 2009 que fue solo de un 12%. En cuanto al empleo, la tendencia fue la contraria y el porcentaje de puestos de trabajo con respecto al total nacional disminuyó un 1% comparado con 2009. Y mientras que el total nacional de empleo aumentó un 3% comparado con 2009, el empleo en la economía azul creció solo un 2%.

La economía azul española está dominada por el turismo costero, que contribuyó con un 78% al total del empleo y un 72% al VAB en 2019. España fue en 2019 el destino turístico más popular del mundo con 84 millones de llegadas internaciona-

Los recursos marinos produjeron unos beneficios de 7.200 millones de euros

les y en 2020 la relajación de las restricciones de viaje y los progresos en el desarrollo de las vacunas contribuyeron a restaurar gradualmente la movilidad segura, aunque así todo España registró un descenso del 55% en las llegadas internacionales de visitantes.

Por su parte, el sector de recursos vivos marinos resultó también un importante contribuyente al total, aunque muy lejos del turismo costero, con un 13% del empleo y un 11% del VAB. En tercer lugar figuran las actividades portuarias que aportan un 11% al VAB de la economía azul. De hecho, en la Unión Europea, España ocupa el primer lugar en términos de VAB tanto para el turismo costero como para los recursos vivos marinos, generando un 29% y un 19% del total europeo respectivamente.

Los puertos, los recursos vivos y el turismo continúan siendo contribuyentes decisivos a la economía española en general, que recordemos es la cuarta de la Eurozona con un 8,95% del PIB de la Unión Europea, tras Italia con un 12,8%, Francia con un 17,4% y Alemania con un 24,7%.

En lo que se refiere a la actividad portuaria, tenemos que tres de los diez mayores puertos de containers de Europa están en España y concretamente en el Mediterráneo, son el puerto de Valencia (4º) el puerto de Algeciras (6º) y el puerto de Barcelona (9º). Además los puertos de Las Palmas y Bilbao están entre los veinte primeros. Una prueba de la importancia de este sector es que España recibe el 80% de sus importaciones y más del 50% de las exportaciones por vía portuaria marítima. Por su parte, los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Palma de Mallorca están también entre los 20 primeros de Europa en cuanto al movimiento de pasajeros. 🌊

El pescado descargado crece en sus niveles de sostenibilidad hasta el 82,5%

El 82,5% del pescado desembarcado a escala global en 2019 procedió de poblaciones en niveles de sostenibilidad biológica, lo que supone un incremento del 3,8% respecto a 2017 y el 64,6% de los stocks pesqueros disfrutaban de este mismo nivel.

Texto:

Iñaki Solabarrieta

Así lo recoge el informe SOFIA 2022 sobre el Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura, que la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) hizo público ayer en el marco de la Conferencia Mundial de los Océanos, que se está celebrando esta semana en Lisboa.

El informe de FAO, de carácter bianual, actualiza los datos sobre el estado de los recursos pesqueros y muestra que, a nivel mundial, los stocks pesqueros estaban en niveles de sostenibilidad biológica (64,6%), resultado de la suma de los stocks que se pescan dentro de los niveles de Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) y los stocks subexplotados, que representan el 57,3%, y el 7,2%, respectivamente. Por su parte, las poblaciones sobreexplotadas se sitúan en un 35,4% en 2019, (34,22% en 2017).

La FAO destaca y califica como señal alentadora que las poblaciones pescadas de forma sostenible experimenten un crecimiento

La FAO destaca y califica como señal alentadora que las poblaciones pescadas de forma sostenible representen el 82,5% del volumen total de desembarques en 2019, (3,8%, respecto a 2017); una progresión que indica que las poblaciones más grandes se están gestionando de forma más eficaz.

En 2019, entre las 16 áreas de pesca principales de la FAO, el Pacífico Suroeste (Area 87) registra el porcentaje más alto (66,7%) de stocks sobreex-

plotados, seguido del Mediterráneo y el mar Negro (Área 37) con un 63,4% y Atlántico Suroeste (Area 41) con un 40%. Por el contrario, el Pacífico Noreste (Area 67), el Pacífico Centro-Oriental (Area 77), Pacífico Centro-Occidental (Area 71) y Pacífico Sur Occidental (Area 81) registran la proporción más baja (13-23%) de stocks sobreexplotados.

Contribución a la nutrición y la seguridad alimentaria

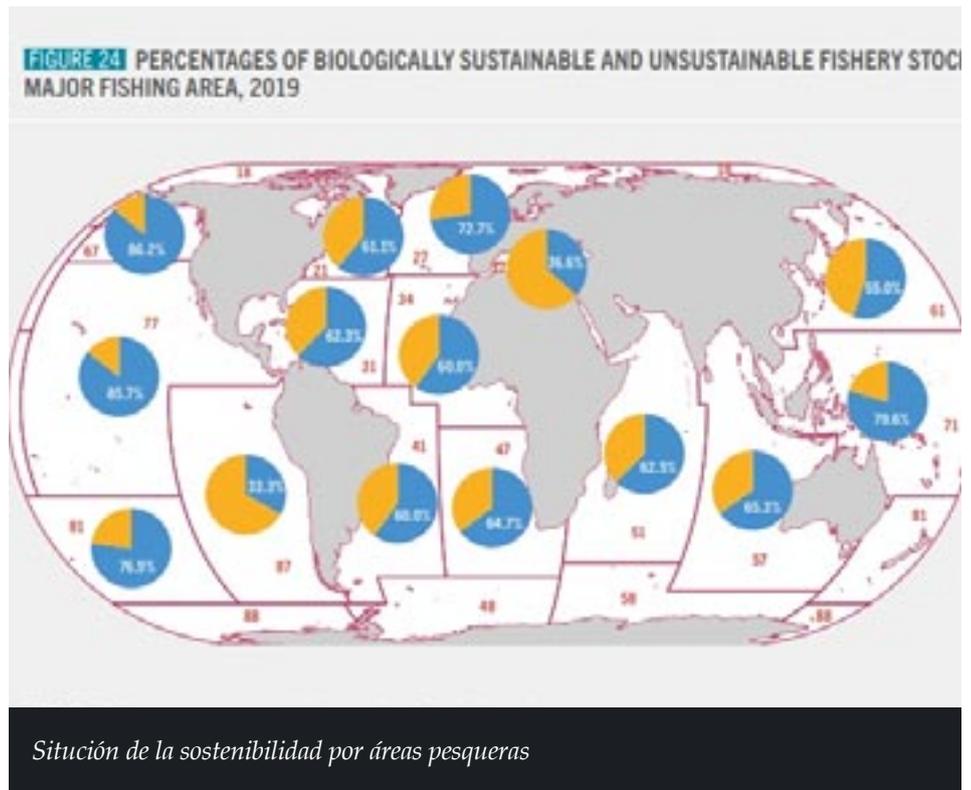
SOFIA 2022 también constata la contribución creciente de los productos pesqueros a la nutrición y la seguridad alimentaria. De hecho, según el director general de la FAO, Qu Dongyu, “el crecimiento de la pesca y la acuicultura es vital para acabar con el hambre y la malnutrición en el mundo”. Con ese objetivo, de acuerdo con Qu Dongyu, “debemos transformar los sistemas agroalimentarios para garantizar una producción sostenible al tiempo que se salvaguardan los recursos y se protegen los hábitats y la biodiversidad marina”.

Según el informe, la producción mundial de productos pesqueros en 2020 se situó en 177,8 millones de toneladas, de las cuales 90,3 millones corresponden a la pesca de captura (78,8 millones de toneladas de pesca marina y 11,5 millones de toneladas de pesca de agua dulce). La acuicultura, por su parte, aportó 87,5 millones de toneladas. Esto significa que, en 2020, la producción de productos pesqueros fue un 30% superior a la media de la década del 2000 y un 60% mayor que la media de la década de 1990. El informe prevé que la producción total de productos pesqueros al-

Las poblaciones sobrexplotadas eran del 35,4% en 2019 frente a 34,22 % en 2017

cance los 202 millones de toneladas en 2030.

En cuanto a la producción mundial, cabe señalar que la reducción de la pesca de captura en 2020 (en 2018 alcanzó el nivel más alto registrado con 96,4 millones de toneladas), se vio principalmente motivada por la pandemia de la Covid-19, que interrumpió de forma severa las actividades pesqueras, el acceso al mercado y las ventas, así



Katiak en cooperación con **THIELE**

- > Cadenas para la pesca
- > Pie de Gallo inoxidable

www.katiak.com www.thiele.de

como por la reducción de las capturas de China y la caída de las capturas de anchoveta en línea con su fluctuación natural.

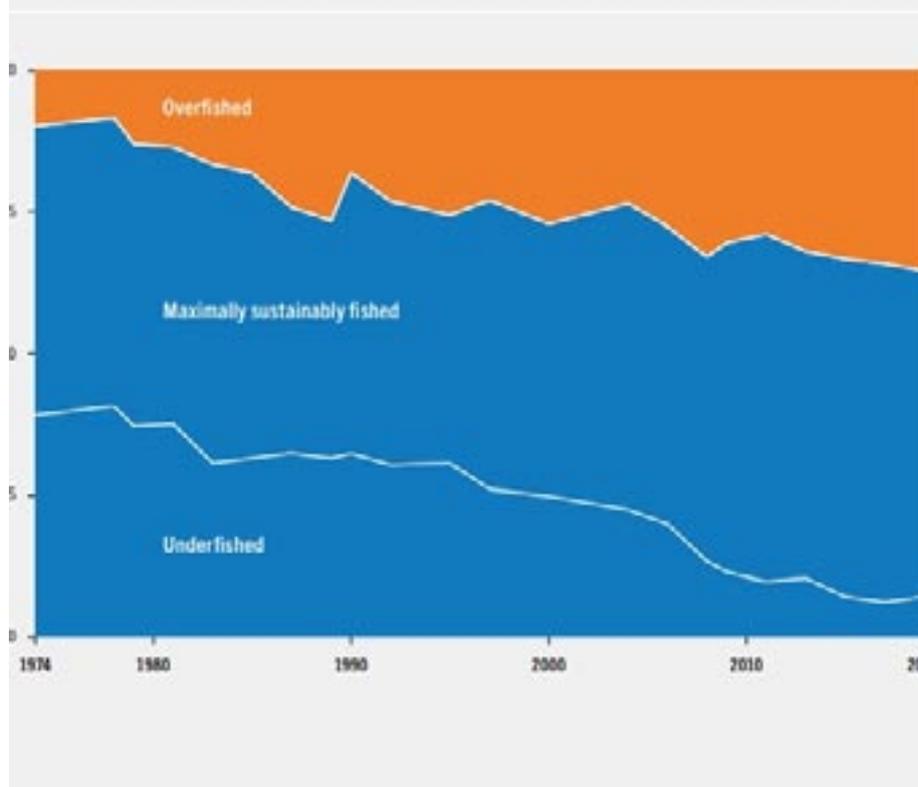
En 2020, los países asiáticos acapararon el 70% de la producción mundial de la pesca y acuicultura, seguidos de países de América, Europa, África y Oceanía. China se mantiene como el principal productor (11,77 millones de toneladas en 2020 y 15% de la producción mundial), seguida de Indonesia, Perú, Rusia, Estados Unidos, India y Vietnam. Por su parte, España, con 800.000 toneladas (1% de la producción mundial), se mantiene en la vigésima posición del ranking de productores.

En cuanto al consumo mundial de productos pesqueros también ha crecido, hasta situarse en 20,2 kg per cápita, más del doble del consumo registrado en la década de 1960. A pesar del impacto de la pandemia de la Covid-19, en 2020, se destinaron al consumo humano directo más de 157 millones de toneladas o el 89% de la producción de productos pesqueros, un volumen ligeramente superior al de 2018. Así, los productos pesqueros aportaron alrededor del 17% de las proteínas animales consumidas en 2019 y se espera que el consumo aumente en un 15% para alcanzar en 2030 un promedio de 21,4 kg per cápita.

Contribución al empleo, el comercio y desarrollo económico

El informe SOFIA también muestra la contribución de la pesca y la acuicultura al empleo, el comercio y el desarrollo económico, y llama a una "Transformación Azul" para maximizar esta aportación sin salirse de los límites ecológicos. El valor total de primera venta de la producción pesquera y acuícola en 2020 se estima en 406.000 millones de dólares, de los cuales 141.000 millones de dólares corresponden a la pesca de captura. Por su parte, el va-

GLOBAL TRENDS IN THE STATE OF THE WORLD'S MARINE FISHERY STOCKS, 1974-20



Tendencias globales sobre la situación de la pesca a nivel mundial

Un total de 58,5 millones de personas trabajan en todo el mundo en el sector pesquero, el 21% mujeres

lor del comercio internacional de productos de la pesca y la acuicultura se sitúa en 151.000 millones de dólares.

Respecto al empleo, en el sector pesquero y acuícola trabajan 58,5 millones de personas en todo el mundo, de las cuales alrededor del 21% son mujeres; y se estima que la vida y el sustento de alrededor de 600 millones de personas dependen de alguna manera de la pesca y la acuicultura.

Según Javier Garat, secretario general de Cepesca y presidente de Europêche, "está demostrado que los

productos pesqueros son la fuente de proteínas más saludable y con menor huella de carbono y, en lugar de nuevos obstáculos y limitaciones sin argumentos científicos, el sector necesita que se reconozca el carácter esencial de su labor y se facilite el desarrollo de su actividad, garantizando, por supuesto, la protección de mares y océanos.

Para ello, -apostilla Garat-, el sector pesquero emprendió hace décadas la transformación azul que FAO impulsa apoyándose en la ciencia y la tecnología". 

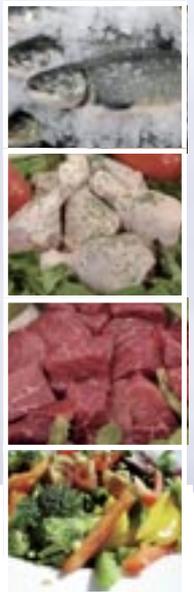


Contenedores, carros cutter, pallets

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.



A brand of Berry



SÆPLAST SPAIN SA • Polígono Industrial 15 • 36880 La Cañiza • España
Tel: +34 986 663 091 • Fax: +34 986 663 314 • Email: sales.spain@saeplast.com • www.saeplast.com



El Gobierno ha aprobado La Ley de Pesca Sostenible que viene a sustituir otra de hace de más de 20 años y que constituye un cuerpo legislativo fundamental porque marca cómo debe ser la gestión de las cuotas pesqueras, base de acción de la flota, junto a otras cuestiones de suma importancia.

Fin de las ayudas a los que impulsen la sobrepesca y la pesca ilegal

Texto: Teresa Montero

Con el fin de respaldar la sostenibilidad, los miembros de la Organización Mundial del Comercio han alcanzado un acuerdo histórico para frenar las perjudiciales subvenciones a la pesca que están comprometiendo las poblaciones de peces y dañando el medioambiente marino, pero deja para más adelante puntos complicados.

Tras más de 20 años de negociaciones, los integrantes de la Organización Mundial del Comercio (OMC) han logrado un acuerdo sin precedentes para que los países frenen las ayudas financieras que impulsan la sobrepesca y la pesca ilegal, dando cumplimiento a una de las metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible 14 que promueve la conservación y el uso sostenible de los océanos y los recursos marinos.

El acuerdo, denominado el “Paquete de Ginebra”, prohíbe las subvenciones a los buques y operadores dedicados a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), y pone freno a la financiación que apoya la explotación de poblaciones ya sobreexplotadas. También prohíbe las subvenciones a la pesca en alta mar -zonas más allá de las aguas nacionales- si las operaciones quedan fuera de la jurisdicción de una Organización Regional de Ordenación Pesquera (OROP). Se trata de una prohibición histórica para las zonas más vulnerables que carecen de un régimen de gestión pesquera establecido y coordinado.



Se establece la creación de listas anuales de buques y operadores identificados como implicados en la pesca ilegal

Sin embargo, para llegar a un consenso, los países aplazaron temas en los que resultó difícil llegar a un acuerdo. Así, las negociaciones sobre el objetivo de eliminar las subvenciones que contribuyen a la sobrepesca y el exceso de capacidad (la capacidad de una flota para capturar más pescado del que es sostenible) se reabrirán en la próxima reunión ministerial de la OMC, que probablemente tendrá lugar en 2023. Camerún y Emiratos Árabes Unidos se postulan para acoger este encuentro.

Transparencia

El tratado crea una norma internacional de transparencia al obligar a los gobiernos a hacer públicos los detalles de las subvenciones concedidas a sus flotas y operadores pesqueros. También se crea un Comité de Subvenciones Pesqueras, que tendrá que reunirse al menos dos veces al año para revisar la información presentada por los gobiernos.

Esta es la primera vez que los 164 miembros de la OMC llegan a un acuerdo «con la sostenibilidad medioambiental en el centro», dijo su directora general, Ngozi Okonjo-Iweala, en su discurso de clausura. También se trata de los medios de vida de los 260 millones de personas que dependen directa o indirectamente de la pesca marina, añadió.

Del mismo modo, “como un paso realmente positivo y todo un logro”, calificó el acuerdo, Isabel Jarrett, directora del proyecto de Pew Charitable Trusts para acabar con las subvenciones pesqueras perjudiciales. Esto también posiciona a la OMC para asumir los retos del siglo.

Disposiciones adoptadas

Algunas de las disposiciones del acuerdo de la OMC sobre subvenciones a la pesca incluyen, en el artículo 3, la prohibición de subvenciones a los buques y operadores que ra-



Flotas asiáticas practicando pesca ilegal

licen actividades de pesca INDNR; los países menos adelantados tienen una exención de dos años para aplicar esta medida en su zona económica exclusiva (ZEE). El artículo 4, veda las subvenciones dirigidas a las poblaciones sobreexplotadas, pero un Estado podrá conceder o mantener subvenciones si dichas subvenciones u otras medidas se aplican para reconstituir la población hasta un nivel biológicamente sostenible.

Tampoco se concederán ni mantendrán subvenciones para la pesca o actividades relacionadas con ella en alta mar o fuera de una OROP, según el artículo 5; y se actuará con moderación en las poblaciones de peces cuya situación se desconoce. Se crea, expone

Se establecen listas de buques implicados en la pesca ilegal

Una norma internacional de transparencia obligará a los gobiernos a hacer públicas las subvenciones concedidas a sus flotas y operadores

el artículo 7, un mecanismo de financiación voluntaria de la OMC con 5 millones de dólares ya comprometidos y un objetivo final de 20 millones, para dar asistencia técnica y creación de capacidad a los países en desarrollo.

El artículo 8 dictamina que los miembros de la OMC reforzarán y mejorarán la transparencia y la notificación de las subvenciones a la pesca, lo que incluye el suministro de listas anuales de buques y operadores identificados como implicados en la pesca INDNR. Y por el 9, se crea un Comité de Pesca, que se reunirá al menos dos veces al año para examinar y mejorar la aplicación del acuerdo.

Contexto del problema

Las negociaciones sobre la pesca en la OMC comenzaron en 2001. En los últimos años, han cobrado un nuevo impulso, debido en parte a la adopción por parte de los estados miembros de la ONU en 2015 de una meta específica para la regulación de la pesca dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), así como a las campañas a gran escala de la sociedad civil, como la coalición Stop FundingOverfishing.

En general, la pesca a la escala actual está habilitada por grandes subsidios gubernamentales, sin los cuales hasta el 54% de los caladeros de pesca de Alta Mar no serían rentables con estas tasas de pesca. Los patrones de rentabilidad de la pesca varían ampliamente entre países, tipos de pesca y distancia al puerto. La pesca de arrastre de fondo en aguas profundas a menudo produce beneficios económicos netos solo gracias a los subsidios, y gran parte de la pesca de las flotas pesqueras más grandes del mundo no sería rentable sin los subsidios y los bajos costos laborales

Las subvenciones calificadas de perjudiciales permiten pescar en lugares cuya explotación no sería rentable de otro modo. Este aumento de la actividad pesquera puede agotar las poblaciones de peces hasta niveles insostenibles y alterar el medioambiente marino, afectando a los medios de vida de las comunidades costeras de todo el mundo.

Los gobiernos gastan cada año unos 35.000 millones de dólares en subvenciones a la pesca, de los cuales 22.000 millones se destinan a subvenciones perjudiciales, según un estudio de 2019. Desde que comenzaron las negociaciones, hace más de dos décadas, los gobiernos han gastado unos 400.000 millones de dólares en subvenciones pesqueras perjudiciales.

La OMC funciona por consenso de modo que cualquier miembro puede detener el avance del acuerdo. Este fue inicialmente el caso de India, que pedía que se le permitiera pedir construir su propia infraestructura para la industria pesquera como hicieron los países desarrollados hace décadas. Para los observadores, esto era incompatible con evitar más daños a los ecosistemas marinos. Alrededor del 60% de las poblaciones de peces evaluadas están ya plenamente explotadas y más del 30% están sobreexplotadas. Por contra, destacar que antes del acuerdo, el ministro de Comercio chino, Wang Wentao, ofreció el apoyo de su país a este pacto, hacia el que había expresado anteriormen-



Los países en desarrollo quedan exentos durante dos años de la prohibición de las subvenciones a la pesca INDNR.

«Un estado podrá conceder o mantener subvenciones si se emplean para reconstituir la población de peces hasta un nivel biológicamente sostenible»

te sus reservas.

No obstante, las dudas asaltan. Daniel Skerritt, analista de Oceana, calificó el acuerdo como un ‘momento importante para la sostenibilidad de las poblaciones de peces pero dijo que esto no es el final del camino. No vamos a dar crédito a los gobiernos por decir que lo harán mejor. Ahora tenemos que ver que realmente ocurre. Mientras tanto, contendré la respiración añadió.

El acuerdo no resuelve todos los problemas, pero su aprobación era esencial, dijo Rémi Parmentier, director de la consultora medioambiental The Varda Group y asesor de Friends of Ocean Action. Ahora los gobiernos dejarán de malgastar el dinero en subvenciones perjudiciales y, en cambio, liberarán fondos para una mejor gestión de los recursos pesqueros.

Siguientes pasos

Para que entre en vigor este acuerdo es necesario concluir las negociaciones sobre el ODS de las Naciones Unidas n.º 14.6. La UE se ha comprometido plenamente a completar lo antes posible el acuerdo con los elementos aún no acordados.

Según los expertos, todavía queda mucho trabajo por delante. Dos tercios de los países miembros de la OMC tendrán que ratificar el acuerdo para que entre en vigor. Esto podría requerir la aprobación del parlamento, dependiendo de las normas de cada país. Mientras tanto, los gobiernos seguirán intentando llegar a un consenso sobre las cuestiones pendientes del acuerdo a tiempo para la próxima conferencia ministerial, la MC13.

«Los gobiernos gastan cada año unos 35.000 millones de dólares en financiación a la pesca, de ellos, 22.000 millones se destinan a subvenciones perjudiciales»

Los observadores creen que la aplicación del acuerdo resultará difícil debido a la falta de datos sobre el rendimiento de la pesca en muchas partes del océano.

Rashid Sumalia, experto en economía pesquera de la Universidad de British Columbia, señaló que el verdadero trabajo acaba de empezar, y que los países simplemente no tienen los datos necesarios para la aplicación.

Entrada en vigor

Para Steve Trent, director general de la Fundación para la Justicia Medioambiental, cualquier ley o reglamento es tan bueno como su aplicación y cumplimiento. «Seríamos tontos si asumiéramos que todos los países van a aplicar esto con la misma energía. No se trata de falta de ambición, sino de que algunos care-

cen de los recursos y la capacidad para hacerlo», añadió. Asimismo, Peter Thomson, enviado especial del secretario general de las Naciones Unidas para los Océanos, reconoció y aplaudió este pacto significativo. «Pero la vida oceánica no puede esperar otros 20 años a que el acuerdo entre en vigor. Pido a todos los miembros de la OMC que aceleren su proceso de ratificación para que entre en vigor a más tardar en la próxima Conferencia Ministerial de la OMC. «El acuerdo llega en medio de un año con una agenda repleta para los océanos». Igualmente, también se dijo que «el éxito parcial en la OMC ayudará a mantener la atención en los océanos durante el resto del año», dijo Pepe Clarke, jefe de práctica de océanos de WWF.

Iniciativas en favor de los océanos

La iniciativa “Desafío de Proteger Nuestro Planeta” invertirá al menos 1000 millones de dólares para apoyar la creación, ampliación y gestión de áreas marinas protegidas para 2030

-El Banco Europeo de Inversiones extenderá 150 millones de euros adicionales a toda la región del Caribe como parte de la iniciativa de Océanos Limpios para mejorar la resiliencia climática, la gestión del agua y la gestión de los residuos sólidos

-Portugal se comprometió a garantizar que el 100% de la zona marina bajo soberanía o jurisdicción portuguesa se evalúe como en buen estado ambiental y a clasificar el 30% de las zonas marinas nacionales para 2030

-Kenya está desarrollando actual-

mente un plan estratégico nacional de economía azul, inclusivo y orientado a las múltiples partes interesadas. Además, se comprometió a elaborar un plan de acción nacional sobre los desechos plásticos marinos

-India se comprometió a realizar una campaña de mares limpios en las costas y trabajará para prohibir los plásticos de un solo uso.

-Proteger o superar el 30% de las zonas marítimas nacionales para 2030

-Lograr la neutralidad del carbono para 2040

-Reducir la contaminación por plásticos

-Aumentar el uso de energías renovables

-Destinar miles de millones de dólares a la investigación sobre la acidi-

ficación de los océanos, a proyectos de resiliencia climática y al seguimiento, control y vigilancia.

En la clausura, el secretario general adjunto para Asuntos Jurídicos, Miguel de Serpa Soares, elogió a los coanfitriones, Portugal y Kenya, por el gran éxito de la conferencia. "Esta nos ha dado la oportunidad de destapar cuestiones críticas y generar nuevas ideas. También ha dejado claro el trabajo que queda por hacer y la necesidad de seguir trabajando en la recuperación de nuestros océanos", dijo Serpa Soares. El evento contó con más de 6.000 participantes, entre ellos 24 jefes de Estado y de Gobierno, y más de 2000 representantes de la sociedad civil asistieron a la Conferencia, abogando por acciones urgentes y concretas para hacer frente a la crisis de los océanos. 

Mazazo a la flota de altura con el cierre de 94 caladeros

La decisión de cerrar a la pesca 94 áreas de las aguas de la UE, a partir de una propuesta de la DG Mare, capitaneada por Charlina Vitcheva, ha causado un profundo estupor en el sector pesquero. Las zonas se extienden desde el Golfo de Cádiz hasta la zona más al norte del caladero de Gran Sol y la intención de la CE es de cerrarlas a la pesca para proteger los ecosistemas marinos vulnerables (VME, en inglés). Las zonas fueron elegidas en función de las evaluaciones llevadas a cabo por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), aunque como denunció el sector se basaron en datos para todo el Atlántico y, en concreto, para la flota de arrastre, si bien el cierre afectaría también al palangre de fondo, lo que supondría afectar al 75% de las capturas de estas flotas.

Texto: I.S.

Los armadores de Ondarroa han calificado de «mazazo» el cierre de 94 caladeros de pesca, según trata de imponer la UE. Según dijo Kiko Marín, de la Organización de Productores de Ondarroa, «buena parte de las zonas que se cierran están en los cantiles (zonas habituales de pesca de los buques de artes fijos, como los palangres y volanteros. A parte de quedar vedadas el acceso a esas zonas también para los arrastreros se van a dar problemas de cohabitación a consecuencia de esos cierres. Estos barcos van a tener que ir a otras zonas, en donde van a coincidir con otros artes», dijo Marín. No obstante, desde Europeche, Daniel Voces decía «toda esta votación es muy excepcional que no se sabe qué va a pasar ahora», reconoce el gerente de la patronal europea Europêche. Ahora la Comisión Europea tiene dos opciones: aplicarlo de forma unilateral o volver a tramitarlo y presentarlo ante los países para una nueva votación.

Según el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación,

nueve de cada diez gransoleros (80 gallegos y 18 vascos) se quedarían sin caladero. En el seno de los armadores existe la sensación que «si no se aprueba el cierre ahora ya encontrarán otra fecha o lugar para cerrarlos».

El mes de junio de 2022 no será fácil de olvidar para el sector pesquero gallego y del resto de Europa. Con la cabeza llena de preocupaciones, especialmente por el alza de los precios del combustible y la prórroga de la ayuda de los 20 céntimos el litro impulsada por el Gobierno, los armadores se encontraron con algo que no se esperaban. Sobre todo, con algo sobre lo

«La Eurocámara mantiene que un veto a la actividad requerirá base científica»



La flota de Celeiro quedará dañada por la asignación de zonas de protección.

que, a todas luces, tendrían que tener conocimiento. La Comisión Europea, en un movimiento “por la puerta de atrás”, como critica la industria, ha impulsado una medida sin precedentes que profundiza en el anhelo comunitario de reducir la actividad del arrastre: la UE ha decidido cerrar a la pesca un total de 94 áreas situadas entre el Golfo de Cádiz y la zona más al norte de Gran Sol (llegando al oeste de Escocia) con el pretexto de proteger los hábitats sensibles, bien sea porque han sido localizados o, simplemente, porque potencialmente se pueden encontrar ahí. La Eurocámara respalda al arrastre: un veto a la actividad requerirá base científica. Esto afecta a mucha más flota que la prohibición del arrastre”, alerta el presidente de la Alianza Europea de Pesca de Fondo (EBFA, en inglés), el vigués Iván López, que teme “un impacto bestial” para aquellos barcos cuya captura tiene contacto con el fondo. Pero, ¿qué busca la

CE? La intención es la de cerrar 94 áreas a la pesca (según muestra un mapa del ICES) a todos los artes de fondo por debajo de los 400 metros en aguas de España, Portugal, Francia e Irlanda con el objetivo de proteger los ecosistemas marinos vulnerables (VME, en inglés). “Además de Gran Sol se ven afectados también los cantiles de Galicia y del resto del caladero Cantábrico Noroeste”, recuerda López.

La Xunta consiguió forzar una reunión en Vigo a la que acudieron asociaciones, patronal, cofradías, sector recreativo, transformador, conservero...), algunos de sus integrantes fueron muy duros con la búlgara. “Jamas he visto a un sector tan preocupado, frustrado, derrotado y tan decepcionado con la situación”, dijo el secretario general de Cepesca, Javier Garat. A su juicio, es primordial “que las zonas que se cierren tengan una justificación científica y tengan el menor impacto económico”. “Viven en un mundo paralelo en Bruselas”, apuntó.

El presidente de la Alianza Europea de Pesca de Fondo (EBFA, en inglés), el vigués Iván López, estaba visiblemente enfadado tras la reunión. “Mostró una desconexión total con la realidad, me sentí insultado”, lamentó, “no se quedan con ninguna de las explicaciones”. “El 26 de julio sería la reunión clave para arreglar esto”, resumió.

La responsable de la DG Mare defendió, en Vigo, que la propuesta del veto en las 94 zonas comenzó a elaborarse ya en 2016, si bien esta propuesta definitiva se decidió y votó (con resultado de “no opinión” por parte de los países) en un espacio de solo 15 días el mes pasado. “Tuvimos un proceso muy largo de recolección de información, con largos procesos de consulta que continuaremos el próximo 26 de julio”, indicó.

En relación a ese encuentro, Vitche-



Las zonas de protección se extienden desde el Golfo de Cádiz hasta Irlanda.

El sector censura que no fuera consultado sobre esta propuesta que impulsó la responsable de la DG Mare, Charlina Vitcheva

va señaló que “aún hay tiempo antes de que se adopte”, dejando una puerta abierta a realizar cambios. “Vamos a usar ese tiempo adecuadamente para conseguir cualquier nueva información que ahora aparece desde el sector”, añadió. Por su parte, los miembros de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo votaron el martes 12 de julio a favor de una enmienda presentada por la eurodiputada de los Verdes Caroline Roose para prohibir la pesca demersal en la zona francesa de 6 a 12 millas en el Canal de la Mancha. 🌊

«Nos causó mucha sorpresa que se incluyera al palangre»

Para Iván López la verdadera sorpresa cundió cuando conoció la inclusión del palangre en las medidas de protección, una vez que el arrastre siempre ha estado en el ojo del huracán «Cuando íbamos descargando los datos, que no es fácil porque son 18 páginas a cuatro columnas de coordenadas que hay que meter a mano en el GPS, vemos que nos afectará mucho. La primera sorpresa grande vino para el palangre porque se les incluyó en la medida, cosa que no se supo en los seis años de tramitación. Estamos hablando de que el 75% de las capturas de los puertos de Celeiro y Burela estarían afectadas. En Vigo en Gran Sol la afectación es menor porque somos más arrastreros y pescamos en zonas más variadas». La sorpresa así ha sido grande para los palangreros. «En las reuniones veo a gente muy preocupada en el palangre porque no entienden de donde les ha venido la bofetada. En el arrastre ya llevamos unos años oyendo todo esto y nos hemos ido preparando, de ahí sale la Alianza, pero lo del palangre no tiene ningún sentido. Incluso en los estereotipos erróneos con los que les gusta caracterizar a la flota de arrastre no encaja el palangre que es bastante selectivo y tiene muy poco contacto con el fondo». Así que la única vía es la labor de las administraciones. «Madrid ha hecho una labor estupenda y de hecho son ellos quienes han liderado la oposición dentro del consejo y han conseguido que algunos países se diesen cuenta de lo que realmente se estaba votando y hay que agradecer la labor del Gobierno en este tema. La Xunta tiene otros cometidos, la conselleira como siempre en cuanto hay un problema convoca al Consello Galego de la Pesca donde estamos todo el sector y se decidió explorar todas las vías posibles para intentar detener esto incluyendo las legales, porque creemos que hay partes del proceso que se han saltado o que por lo menos se han hecho lo suficientemente mal para que no sean tenidas en cuenta e invaliden el proceso».



Iván López y Javier Garat.

Una medida revisable cada año en base al consejo del ICES

El acto de ejecución que impulsa la Comisión Europea de cara a cerrar casi un centenar de áreas para la pesca de fondo no es el final de una tramitación. “Es el principio”, reconoce el sector pesquero. Y es que la responsable de la DG Mare, Charlina Vitcheva, escribió a los responsables en materia de pesca de los Estados miembro que cada año se decidirá qué zonas se cerrarán a las actividades que entran en contacto con el fondo en base al informe anual de recomendación del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, el ICES. Así, el año próximo pueden ser más o incluso menos zonas, lo que eleva la crítica del sector hacia la identificación de estas áreas que ahora serán clausuradas.

La Comisión Europea transmitió a la flota que el proceso será “muy similar” al establecimiento de las posibilidades de pesca (las cuotas) que cada año tiene lugar en diciembre. Además, a los datos del ICES se sumarán también los producidos por los propios países, por lo que la investigación que realice España con su amplia flota oceanográfica puede ser clave de cara a las próximas normas. No obstante, el experto gallego en materia pesquera y marítima Fernando I. González Laxe estima que la decisión de la Comisión Europea supone “un posicionamiento incongruente desde el punto de vista técnico”. El catedrático de la Universidad de Santiago de Compostela, que fue presidente de la Xunta y director del Instituto Universitario de Estudios Marítimos, recuerda además que el pescado es un “recurso migrante” y supone «una nacionalización de los recursos, una privatización del mar bajo el paraguas de un argumento de sostenibilidad llevado al extremo».

Los atuneros del Mediterráneo agotan la cuota en pocos días de faena

Los cerqueros de la compañía atunera Balfegó finalizaron el pasado 8 de junio la campaña anual de pesca de atún rojo en el Mediterráneo occidental. La flota propia del grupo, liderada y comandada por La Frau II y Tio Gel Segundo, capturó 2.485 toneladas.

Texto: Francesc Callau

Un año más, la flota atunera del Mediterráneo con sede en l'Ametlla de Mar (Tarragona) ha detectado una abundancia de grandes bancos de atunes, que ha evitado capturar para evitar riesgos operativos y velar por el bienestar de los ejemplares. Durante la campaña se ha aplicado un protocolo único en la pesquería del cerco y pionero en seguridad y digitalización que facilita las maniobras e incrementa los ratios de calidad del producto, además de proporcionar mayor seguridad a los marineros durante las labores de pesca y mejorar el bienestar de los animales.

De hecho, los barcos Balfegó solo han pescado ejemplares adultos de más de 150 kilos de media. Juanjo Navarro, director adjunto del Grupo Balfegó, decía que "hemos tenido una pequeña demora que ha sido motivada por la aplicación de protocolos de seguridad y sostenibilidad con el objetivo de coger ejemplares de tallas lo más grandes posibles, evitando pescar ejemplares medianos de 40 y 50 kilos y centrando las capturas en el pescado grande".

Según Navarro, "hemos procurado no efectuar más de tres capturas en el día para que el pescado esté más tranquilo. La aplicación de estos protocolos limita la productividad pero influye en beneficio del bienestar de los ejemplares y en definitiva de su calidad".



Atuneros atracados en el puerto de l'Ametlla de Mar

Por otro lado, la digitalización y automatización de todas las transmisiones entre los barcos de la flota ha optimizado y agilizado, tanto el registro de las capturas como la custodia de la documentación y las comunicaciones. Juanjo Navarro es el director adjunto del Grupo Balfegó, "la gran cantidad de atún que hay en el mar nos ha permitido volver a capturar la cuota de nuestras embarcaciones en un periodo de tiempo muy corto, a pesar de que este año ha sido algo más largo que habitualmente".

Diez días después de la llegada a puerto de las embarcaciones pesqueras, las embarcaciones que transportan las piscinas acuícolas con los atunes llegaron a las instalaciones de l'Ametlla de Mar.

El Grupo Balfegó -con las embarcaciones Tio Gel Segundo y la Frau II- tenían asignada una cuota de captura

propia de 550 toneladas de atún. A pesar de que con los derechos de pesca adquiridos a otros sectores pesqueros y los acuerdos comerciales con la calera Gèpus -que tiene 212 toneladas asignadas y con las cuatro barcas francesas, dos de italianas, hacen un total de 2.485 toneladas de atún. Las tres embarcaciones catalanas aportan el 58% de la cuota de Balfegó y los barcos de nacionalidad francesa e italiana, el 29% y 13% restante, respectivamente. En la campaña, han participado 5 barcos de apoyo y 16 remolcadores y cerca de 300 personas empleadas.

En cuanto al grupo Fuentes e Hijos, con sede en Murcia, con una cuota asignada de 525 toneladas y con acuerdos comerciales y derechos de pesca adquiridos, capturó finalmente 4.090 toneladas en dos días menos que el Grupo Balfegó. 🌊

El precio medio de especies en lonja sube un 19% con respecto a antes de la pandemia

El Departamento de Acción Climática, mediante la ICATMAR, presenta la estadística pesquera en Catalunya 2021. En el año 2021, se comercializaron 20.081 toneladas de productos pesqueros que generaron una recaudación en primera venta de 95,86 millones de euros. Continúa una tendencia de reducción de capturas de la flota catalana causada por la disminución de flota y las jornadas de pesca marcada por la Unión Europea.

Texto: Francesc Callau

El Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural, mediante el Instituto Catalán de investigación para la Gobernanza de Mar (ICATMAR), ha presentado al sector pesquero los resultados del informe sobre la estadística 2021 que permite ver la evolución de las capturas, de la recaudación económica del sector pesquero catalán y del estado de la flota del sector pesquero catalán en los últimos años.

Atendida la singularidad del año 2020, año afectado por la crisis de la COVID-19, el análisis de las capturas pesqueras 2021 ha incorporado una comparativa complementaria con el año 2019 que per-

mite ver la evolución más realista de la actividad pesquera catalana.

En el año 2021, se comercializaron 20.081 toneladas de productos pesqueros que generaron una recaudación en primera venta de 95,86 millones de euros. El precio medio de los productos de la pesca comercializados en las lonjas de Cataluña subió un 19% en 2021 respecto de 2019 y se situó en valores medios de 4,77 euros/kg.

Asesoramiento Pesquero

Además de elaborar informes, el ICATMAR también desarrolla tareas como Servicio de Asesoramiento Pesquero (SABE). El Instituto Catalán de Investi-

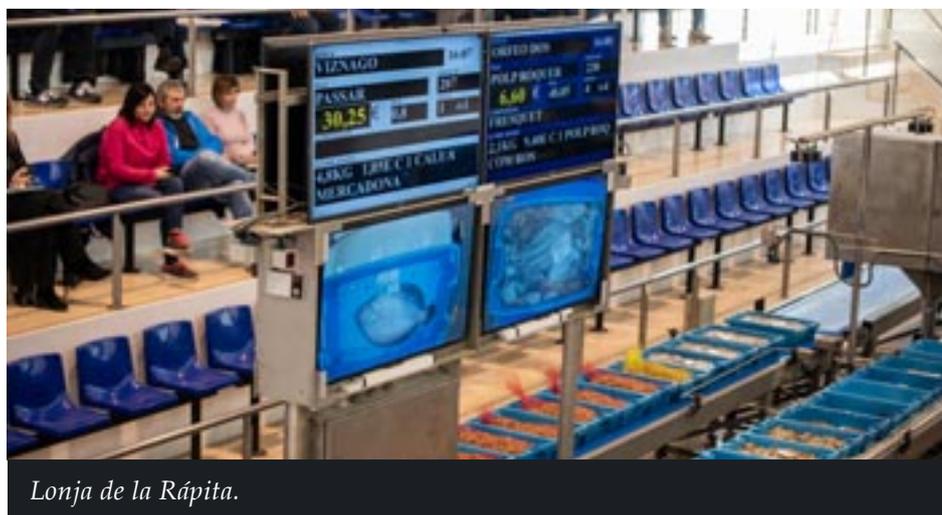
gación para la Gobernanza de Mar (ICATMAR), adscrito a la Dirección General de Política Marítima y Pesca Sostenible de la Generalitat de Catalunya, es el órgano de cooperación entre el gobierno catalán y el Instituto de Ciencias del Mar del CSIC. Siguiendo su línea fundacional, proporciona asesoramiento científico de excelencia a la Administración de la Generalitat de

Estudios

Anualmente, este Servicio analiza los aspectos biológicos, económicos y sociales de las principales modalidades pesqueras catalanas (arrastre, cerco y artes menores) y evalúa a lo largo del litoral el estado biológico de las especies pesqueras de referencia de estas modalidades (merluza, pulpo blanco, langostino, galera, cigala, gamba roja, sardina, boquerón, pulpo de roca, sonso, cangrejo azul y sepia).

Se han realizado 1.036 pescas, más de 300.000 individuos medidos y 54.000 individuos diseccionados. Los resultados del muestreo anual de ICATMAR permiten generar información sobre la biología, mapas de distribución de las especies y composición de las comunidades marinas, analizar el impacto biológico y socioeconómico de las medidas de gestión pesquera y presentar, por primera vez, una evaluación de los stocks pesqueros de Catalunya a fin de adoptar medidas de gestión pesquera adaptativas basadas en datos actualizados y desconcentradas.

Esta actuación está cofinanciada por la Generalitat de Catalunya y el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP). 



Lonja de la Rápita.

La Torre del Reloj en el Port de Barcelona celebra su 250 aniversario

La Torre del Reloj del Port de Barcelona celebra este año el 250 aniversario con una exposición y una serie de actos para dar a conocer su historia a los ciudadanos. La celebración coincide con la reforma del muelle de Pescadors, que se iniciará este año con el objetivo de garantizar el futuro desarrollo de la actividad pesquera, a la vez que se abrirán estos espacios a los ciudadanos.

Recientemente se ha celebrado el acto de conmemoración de este 250 aniversario, en el cual han participado el presidente del Port de Barcelona, Damià Calvet, y el historiador especializado en temas marítimos y portuarios, Joan Alemany.

En el año 1751 se empezó a edificar una linterna en la punta del dique que se estaba construyendo en el Port de Barcelona, que en aquella época llegaba hasta este punto. Una vez finalizadas las obras, el nuevo faro empezó a operar en 1772.

El faro era de estilo neoclásico y constaba de una base cuadrada, una torre piramidal truncada y la linterna situada en la punta del edificio. El faro del Port de Barcelona era uno de los tres únicos construidos con piedra en funcionamiento en el Estado español, según constaba en el Plan General para el Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España, elaborado por la Comisión Especial de Faros, aprobado el año 1847. Las ampliaciones que se fueron produciendo durante el siglo XIX y que dejaron el faro cada vez más alejado de la bocana del Port, y la entrada en servicio del faro del Llobregat, en 1852, hicieron plantear el apagón y su derribo a principios del siglo pasado. Pero la Junta de Obras del Puerto de Barcelona decidió sustituir la linterna por un reloj de cuatro grandes esferas que señalara la hora a los navegantes, a los portuarios y a los vecinos de la Barceloneta y de toda la ciudad.

Este faro fue un edificio destacado del litoral



La Torre del Reloj es un elemento emblemático de la capital catalana.

barcelonés durante los siglos XVIII y XIX, razón por la cual fue utilizado por los franceses Jean-Baptiste Joseph Delambre (matemático y astrónomo) y Pierre Méchain (geógrafo y astrónomo), entre 1792 y 1798, para medir la longitud del arco del meridiano, de Dunkerque en Barcelona, unos

resultados que sirvieron para establecer el sistema métrico decimal. Más tarde, el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Ildefonso Cerdà, lo tomó como referencia para diseñar las avenidas del Paral·lel y la Meridiana en su Plan de Reforma y Eixample de Barcelona de 1859. 🌊

Abrir el muelle de Pescadors a los ciudadanos



Imagen histórica de la Torre del Reloj, una estampa esencial del puerto barcelonés

La Torre del Reloj, situada en el actual muelle de Pescadors, es hoy un icono de la Barcelona más marinera que muy pronto será accesible a los ciudadanos. El Port está haciendo el proyecto de remodelación integral del conjunto de instalaciones pesqueras de Barcelona con un doble objetivo: garantizar el futuro desarrollo de la actividad pesquera en Barcelona bajo criterios de sostenibilidad y competitividad, y abrir esta área del Port Vell a la ciudadanía.

El proyecto, cuyas obras empezarán este año con un presupuesto de 8 millones de euros, incluye la construcción de la futura lonja de pescadores, un edificio de 3.233 m², la nueva fábrica de hielo, que entró en servicio a finales del año 2016, y la urbanización del entorno, de 24.103 m². Una pasarela, que se iniciará al lado de la Torre del Reloj y

pasará a lo largo de todo el edificio, permitirá que los visitantes puedan ver la actividad que se realiza dentro de la lonja, especialmente la subasta del pescado.

El presidente del Port de Barcelona, Damià Calvet, ha explicado que “tenemos el objetivo de desarrollar un puerto-ciudad sostenible, atractivo culturalmente y foco de conocimiento y talento en el sector náutico y marítimo, un referente en innovación, incluso con el conjunto de la ciudadanía y, muy especialmente, con los barrios de su entorno”. En este contexto, Calvet ha destacado que “una de las tareas del Port es preservar el patrimonio portuario porque es un patrimonio de todos. Lo estamos haciendo en los edificios históricos, como es el caso de los faros que dependen del Port de Barcelona, estableciendo acuerdos con los ayuntamientos donde están presentes

para abrirlos a la ciudadanía. Y lo hemos hecho en el caso de la Torre del Reloj, en la cual se ha realizado un completo mantenimiento de sus elementos interiores y exteriores, procurando preservar al máximo los elementos originales, que incluye la restauración del segundo mecanismo del reloj”.

El Port de Barcelona ha organizado una exposición temporal, con la participación del historiador Joan Alemany, en la cual se presentan diferentes imágenes históricas y se explica la historia de la Torre del Reloj. Esta exposición estará instalada en el Portal de la Pau. Asimismo, en el acto se ha encendido por primera vez la nueva iluminación de la Torre del Reloj donde se han proyectado los colores de la bandera de Ucrania, en solidaridad con este país. Colores que, además, coinciden con los de la bandera del barrio de la Barceloneta. 

El Puerto de Huelva mejorará todo el entorno del monumento a Colón

El Puerto de Huelva tiene previsto iniciar este verano las obras del proyecto de remodelación del entorno del Monumento a Colón, con un presupuesto de licitación de 600.000 euros, y un plazo de ejecución de las obras de seis meses, con el objetivo de potenciar el valor paisajístico del entorno de este monumento, declarado Bien de Interés Cultural (BIC).

La presidenta del Puerto de Huelva, Pilar Miranda, ha destacado la importancia de recuperar el entorno paisajístico de una de las señas de identidad más relevantes de la historia de Huelva, vinculada a la Gesta Colombina. “Tras restaurar la escultura del Monumento a Colón, situada en la zona de servicio del Puerto de Huelva, hemos creído conveniente continuar con el proyecto de remodelar su entorno para realzar este emblemático monumento, que simboliza nuestra estrecha relación con el continente americano, además de continuar acercando el Puerto a la ciudad y promover la apertura de los espacios portuarios y su accesibilidad para los ciudadanos”.

Un total de diez empresas constructoras han participado en el proceso de licitación pública, un proyecto que pretende crear un gran espacio público completamente accesible para vecinos y turistas, una zona multifuncional donde se puedan realizar actividades de ocio. Un lugar de encuentro donde se fomenta la movilidad peatonal y el esparcimiento, que pondrá en valor el Monumento a Colón, restaurado en octubre de 2020 por el Puerto de Huelva.

Las obras contemplan la repavimentación de la plaza del monumento, un



Autoridades en el entorno del monumento a Colón del puerto de Huelva.

espacio de 2.910 metros cuadrados, que arropa la simbólica figura cubista situada en la Punta del Sebo.

La remodelación comprende la creación de un nuevo eje multifuncional para realizar actividades culturales y recreativas en la zona del paseo previo al monumento.

De esta forma, se aumentará la superficie peatonal existente hasta el monumento y su plaza. Esta actuación también contempla la colocación de nuevo mobiliario urbano, la instalación de luminarias LED así como balizas, señaléticas y pérgolas.

El proyecto tendrá como referencia el Paseo de la Ría con el fin de conectar visual y materialmente ambos paseos para identificarlos como una única intervención de espacio público y recuperación paisajística por parte de la Autoridad Portuaria de Huelva.

Igualmente, se reformará el acceso a la Punta del Sebo. La propuesta de esta zona parte de humanizar y transformar ambientalmente la llegada del peatón, eliminando el tráfico rodado y conectando la marisma con la

zona ajardinada, generando un espacio público multifuncional que sea un gran atractivo para la ciudadanía y fomente el tránsito peatonal. El último sector de actuación comprenderá el paseo marítimo Punta del Sebo. En su intervención se busca recuperar este histórico paseo de eucaliptos tan característicos de la zona. En este espacio se propone la eliminación del vehículo rodado, recuperando el paseo de eucaliptos como un amplio espacio, generando un atractivo para la ciudadanía. Otras de las zonas de actuación será la zona ajardinada de palmeras y eucaliptos, donde se crearán parterres como en el Paseo de la Ría.

Con esta intervención en el entorno al monumento se duplicará la superficie peatonal pasando de unos 6.000 metros cuadrados actuales a más de 12.000 metros cuadrados. El Monumento a Colón es una escultura de estilo cubista creada por la escultora Gertrude Vanderbilt Whitney, más conocida como Miss Whitney, que fue inaugurada en el año 1929. 

AVRAMAR y Acuicultura de España responden a las dudas sobre la instalación acuícola de Calpe

Ante la controversia por la ampliación de la piscifactoría en Calpe a manos del grupo acuícola AVRAMAR, a finales de junio, se ha celebrado una reunión en su ayuntamiento para compartir posturas entre las partes interesadas.

Texto: Teresa Montero

La reunión ha sido convocada por Avramar, con ánimo conciliador con el fin de acercar posturas entre las diferentes partes y desmentir informaciones incorrectas.

Sin embargo, ha servido para dejar patente la total oposición al proyecto tanto del ayuntamiento como del Real Club Náutico de Calpe, Cofradía de Pescadores y Asociación de Empresarios de Calpe presentes también en la reunión, organizada por la alcaldesa de la localidad alicantina, Ana Sala.

“Tenemos una bahía privilegiada y la ampliación de la piscifactoría va a causar un gran impacto”, ha manifestado la alcaldesa, quien ha insistido en que no está en contra de ninguna empresa ni de la acuicultura en general, pero defenderá su municipio e intereses y rechaza el emplazamiento frente a las costas calpinas. “Seguiremos luchando contra la piscifactoría”, ha destacado.



Avramar plantea ampliar sus granjas para el engorde de dorada, lubina y corvina.

Supondría la creación de empleo no estacional, compatible con la actividad turística en áreas del litoral, y de nueva economía en zonas de la España vaciada

La ampliación del establecimiento de granja marina de cría y engorde de dorada, lubina y corvina en jaulas flotantes, en una superficie de 550.000 m² en terrenos de dominio público terrestre, y con una capacidad máxima de 3000 toneladas en acuicultura ecológica, obtuvo la declaración de Impacto Ambiental positiva en mayo de 2021.

Comprenderá la instalación de 24 jaulas (3 grupos de 2x4 jaulas) para el cultivo de las tres especies men-

El proyecto acuícola no va a dañar la calidad del agua

cionadas, de 32 metros de diámetro cada una de ellas. La concesión se otorga por un plazo de diez años, prorrogables por iguales periodos hasta un máximo de 50 años.

Los representantes de AVRAMAR y de la Asociación Empresarial Acuicultura Española (APROMAR), también presentes en el encuentro han manifestado que el objetivo de la reunión era desmentir “las falsedades” que se han vertido, aportar información detallada y rigurosa sobre la instalación de Calpe. “Queremos ofrecer toda la información de la que disponemos para que todos los sectores de Calpe se queden tranquilos, que no se van a producir las desgracias medioambientales que se han dicho últimamente”, ha señalado Javier Ojeda, gerente de APROMAR.

“Resulta paradójico que, en un momento en que la soberanía alimentaria ha cobrado tanta importancia para nosotros, y teniendo en cuenta que pesca y acuicultura españolas, trabajando juntas, no son capaces de proporcionar todo el pescado que necesitamos, lo que nos obliga a importarlo de terceros países, con legislaciones medioambientales y de seguridad alimentaria menos estrictas que la nuestra, no se vea la acuicultura como una oportunidad para el desarrollo local perfectamente compatible con otras actividades que también forman parte de la, denominada por la Unión Europea, “Economía azul”

Así lo ha manifestado Ojeda en su intervención ante los asistentes a la reunión, a quienes ha instado a trabajar de manera constructiva, desde el conoci-



Las piscifactorías son una oportunidad de empleo y generación de riqueza.

El supuesto impacto medioambiental de la instalación de Calpe es vigilado de manera estricta por un organismo externo a la empresa

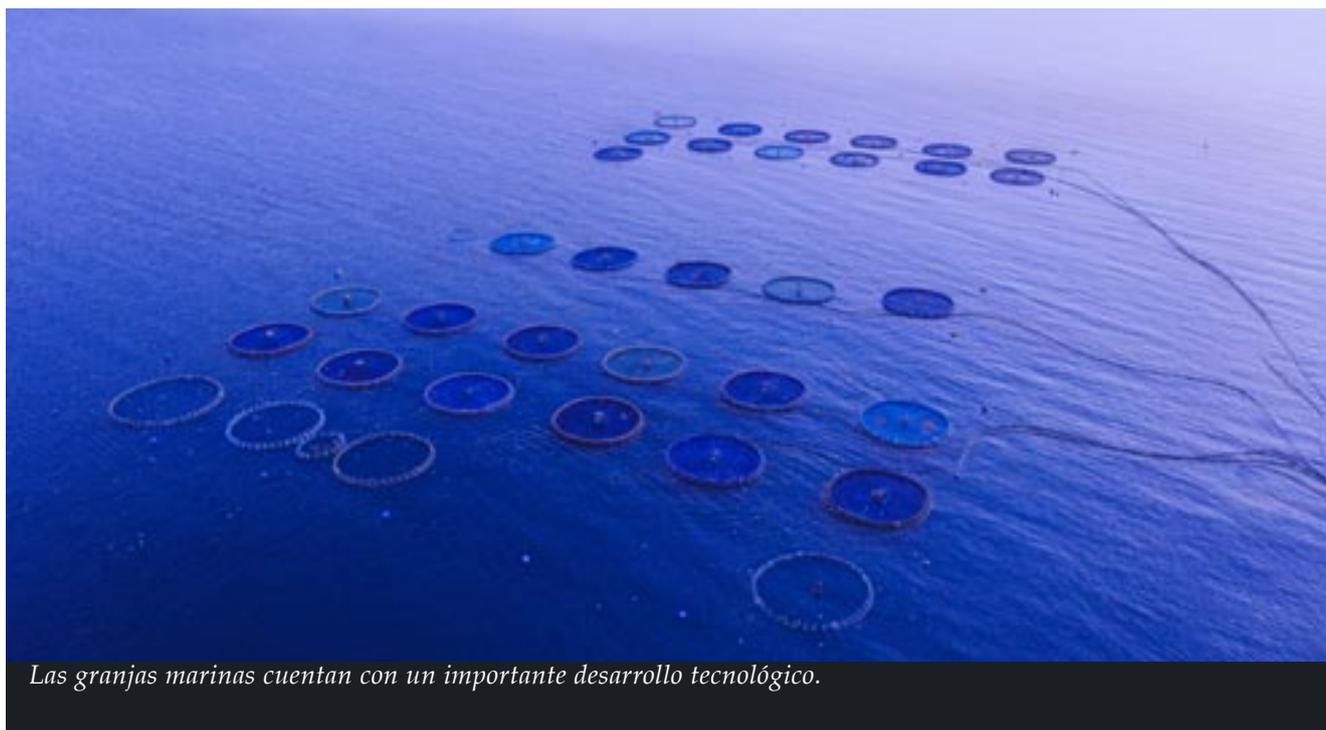
miento y no desde el prejuicio. Les ha instado a consultar la “Memoria de sostenibilidad” del sector, y se ha ofrecido a recoger cualquier inquietud o propuesta de mejora.

España con su amplitud y diversidad de costas marinas y fluviales tiene un gran potencial para el desarrollo de la acuicultura. Nuestro país en un referente internacional en eficiencia, investigación y sostenibilidad. Su crecimiento sostenible, continuó Ojeda, “supondría la creación de empleo no estacional, compatible con la actividad turística en áreas del litoral, y de nueva economía en zonas de la España vaciada. Las trabas a las nuevas instalaciones

representan una pérdida de oportunidades para consolidar el liderazgo de nuestro sector y nuestra soberanía alimentaria”.

Datos reales

Tahiche Lacomba, director general de AVRAMAR en España, ha hecho un repaso de los diferentes trámites que ha superado el proyecto hasta su aprobación, que incluyen la negociación con la Cofradía de Pescadores para determinar la ubicación de la instalación o la apertura de un periodo de información pública por el propio ayuntamiento, cuya existencia se ha llegado a negar.



Las granjas marinas cuentan con un importante desarrollo tecnológico.

En otros emplazamientos, como Altea, acuicultura y turismo han convivido durante años sin problemas

Este proyecto contaba con la aprobación tanto de la anterior directiva de la Cofradía de Pescadores como de Ana Sala, con quien se reunieron hace diez años cuando esta era concejala de Territorio.

Al respecto, la alcaldesa ha querido dejar claro que en aquellos momentos no era consciente de lo que la ampliación de esta granja marina suponía tanto en lo que respecta al impacto visual como medioambiental. Y hoy, los actores económicos de Cal-

pe rechazan esta iniciativa por el gran impacto que tendrá en la economía calpina que vive básicamente del turismo.

Desde AVRAMAR han explicado que la instalación de Calpe va a contar con un máximo de 30 viveros y no los 45 que se están indicando. De ninguna manera la instalación va a dañar la calidad del agua, algo que sería perjudicial para los propios peces. Se realizan controles periódicos que garantizan la calidad de las aguas y que si eso no fuera así Conselleria les retiraría la concesión. A su vez, se ha desmentido y probado que la actividad acuícola afecte a la pesca, circunstancia que ha sido aclarada con la Cofradía de Pescadores.

El proyecto cuenta con un Plan de Vigilancia Medioambiental, determinado por la administración, en el que un organismo, externo a la empresa, medirá mensualmente diferentes parámetros para garantizar la calidad del agua y de los fondos marinos, re-

La instalación de Calpe va a contar con un máximo de 30 viveros y no los 45 que se están indicando

portando a las autoridades autonómicas. Además, la empresa analizará la calidad de las aguas de baño. Cabe destacar que a lo largo de la geografía española se encuentran autorizados y activos viveros ubicados en zonas protegidas / Red Natura, y que nunca se ha producido un impacto negativo sobre las aguas.

Respecto al impacto paisajístico, el principal inconveniente señalado por los diferentes participantes en la reunión se trabajó de la mano de la

máxima autoridad en la materia, la Dirección General de Política Territorial y Paisaje, para minimizar su impacto. En otros emplazamientos, como Altea, acuicultura y turismo han convivido durante años sin problemas, y son frecuentes los ejemplos en países con amplia tradición pesquera y turística en los que las tres actividades conviven o incluso crean sinergias.

Información contrastada

Antes de esta reunión, expertos de la empresa AVRAMAR han promovido un calendario de encuentros personalizados para compartir con los responsables de las instituciones públicas y privadas información avalada por la ciencia sobre la realidad de la acuicultura.

Se expusieron datos contrastados sobre el uso real de piensos medicados en la acuicultura española, desmintiendo con datos científicos afirmaciones vertidas en las diferentes concentraciones públicas y ante los medios de comunicación, como que el 20% de los piensos suministrados contienen antibióticos, cuando en la acuicultura española está por debajo del 1%. En España, desde hace años, se apuesta por la prevención.

Las reuniones también han servido para trasladar a los asistentes el consenso al que se llegó con las partes implicadas a la hora de seleccionar, de manera conjunta y consensuada, la ubicación de la instalación durante el desarrollo del proyecto.

Sostenibilidad

Otro de los puntos destacados de estos encuentros ha sido la presentación de la Memoria de Sostenibilidad de Acuicultura de España. Un documento abierto y público, descargable, donde se realiza una evaluación de los



Pescado de acuicultura.

En España, se encuentran autorizados y activos viveros ubicados en zonas protegidas y nunca se ha producido un impacto negativo sobre las aguas

parámetros que establecen los niveles de eficiencia, sostenibilidad e impacto de esta actividad en el medio ambiente y en las aguas. Una traslación a índices de medición de una realidad innegable: la acuicultura española es una de las más avanzadas del mundo y su sostenibilidad está fuera de toda duda.

La empresa gestiona otras instalaciones en la Comunidad Valenciana, como Burriana o Villajoyosa. Las dos localidades cuentan con banderas azules y la acuicultura convive con el turismo desde hace más de 20 años. Como también lo hace en otros países de referencia para el turismo internacional como Grecia, Italia, Noruega o Croacia.

La acuicultura es imprescindible para que todos podamos comer pescado de calidad, a un precio asequible, sin es-

quilmar los mares y ríos, esto es, cumpliendo con las cuotas de pesca que se establecen internacionalmente para compatibilizar el consumo humano con la regeneración de las especies. Pesca y acuicultura tienen la misión común de proveernos de productos del mar, protegiendo nuestro entorno, de modo que no son actividades excluyentes sino complementarias.

La FAO, la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, considera la acuicultura una actividad esencial para el desarrollo de la soberanía alimentaria europea y para poder alimentar a una población creciente protegiendo los recursos naturales para las generaciones futuras. 

La Agencia Europea Marítima se dotará de robots para buscar pecios como el 'Pitanxo'

La Agencia Europea Marítima se dotará de robots para buscar pecios como el "Pitanxo". La EMSA, de Lisboa, ha licitado la contratación de estos servicios para "apoyar la recopilación de pruebas en la investigación de accidentes". De hecho, las familias de los 21 fallecidos del Villa de Pitánxo siguen reclamando, de forma incansable, que se envíe un equipo con robots submarinos a la zona en la que se hundió el arrastrero de Marín. El objetivo, como llevan meses defendiendo, es la localización del pecio y la obtención de pruebas visuales que ayuden a esclarecer el peor siniestro de la pesca gallega en casi medio siglo. Hasta el momento, los esfuerzos no han obtenido respuesta. Ahora, una nueva ventana de oportunidad se abre ante ellos. La Agencia Europea de Seguridad Marítima, la EMSA, acaba de lanzar una licitación para asegurarse un nuevo servicio de vehículos submarinos operados a distancia

(ROVs) con los que poder realizar estudios bajo el agua. En concreto, la agencia situada en Lisboa quiere ofrecer a los países miembro la posibilidad de investigar naufragios como el del pesquero gallego, ya que busca poder disponer de equipos "que apoyen la recopilación de pruebas en la investigación de accidentes". La EMSA es una de las agencias de las que dispone la Unión Europea a lo largo de su territorio, como lo es la Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA), situada en Vigo. De hecho, desde 2019 ambas se unieron junto a Frontex (Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, situada en Varsovia) para cooperar en labores de guardacostas. En su mandato, la EMSA puede prestar apoyo "en las investigaciones de seguridad" para aquellos "siniestros graves o muy graves" si lo solicitan los Estados miembro. 🌊



La flota del Mediterráneo contará con apoyo por la menor actividad

El Gobierno dará 16 millones a la flota del Mediterráneo por la reducción de días

El Gobierno compensará a través del FEMP, el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), la reducción de días de pesca que está sufriendo la flota arrastrera del Mediterráneo para cumplir con el Plan de Pesca Plurianual de pesca demersal en el Mediterráneo Occidental. El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), ha dado luz verde a modificar Real Decreto 1173/2015, de 29 de diciembre, de desarrollo del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) con el objetivo de poder articular medidas de compensación específicas para esta flota, en el marco de las medidas a la paralización definitiva y temporal de la actividad pesquera.

Al mismo tiempo el Gobierno también ha aprobado el sistema de cálculo que determinará la cuantía de la ayuda a percibir, tanto en lo referido a los días máximos subvencionables como el baremo a aplicar por cada buque. Se fijarán para cada buque en función de los días de esfuerzo asignados en el año anterior y los ingresos medios obtenidos en los años 2017, 2018 y 2019. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación destaca que este baremo supone introducir un nuevo sistema que permitirá adaptar la compensación a la situación de cada buque. Además, el Gobierno subraya el "esfuerzo importante" que va a realizar la Administración General del Estado para apoyar al sector en su adaptación.

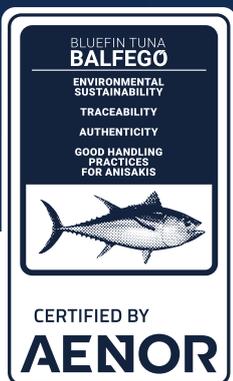
El Grupo de Conservas Calvo cerró el año pasado con una facturación de 555,4 millones

El grupo de conservas Calvo cerró 2021 con una facturación de 555,4 millones de euros. Se trata de una cifra un 4% inferior a la que registró el año pasado, una caída que la empresa justifica por "un real brasileño que continuó con la tendencia de depreciación que arrastra en los últimos años". El grupo logró el pasado año un ebitda del 56,2 millones de euros. En 2021, Grupo Calvo comercializó en todo el mundo más de 99.394 toneladas de producto terminado. Brasil sigue siendo su principal mercado en términos de volumen, seguido de España e Italia. Durante el año el grupo desembarcó por primera

vez en México a través de la comercialización de productos. En un año marcado por el aumento de costes de las materias primas y de la energía (tendencia que se ha prolongado también este año), Calvo aprovechó la solidez de su modelo y las mejoras logradas en la eficiencia de sus operaciones y procesos para controlar sus costes, elevar su capacidad de generar ingresos recurrentes y mantener la rentabilidad del negocio", presume la empresa. En este sentido, el consejero delegado del grupo, Mané Calvo, ha destacado la tendencia de crecimiento que la compañía mantiene desde hace años. 🌊



**AUTÉNTICO
ATÚN ROJO**
THUNNUS THYNNUS



Si quieres más información llama al **977 047 700**
o envíanos un email a info@grupbalfego.com

Pescadores del Golfo de Cádiz diseñan una estrategia común para empoderar al sector y mejorar su sostenibilidad

Grupos de Acción Local de Cádiz y Huelva se han unido para crear un plan estratégico con el objetivo de fortalecer la pesquería en sus aguas y hacerla más sostenible. También han desarrollado una aplicación móvil que servirá a los pescadores para conocer en tiempo real cuestiones técnicas relativas a los caladeros, a sus capturas o sobre el valor comercial en lonja.

Texto y fotos: Juan Manuel Moreno

Los Grupos de Acción Local de Pesca (GALP) de las provincias de Cádiz y Huelva se han unido con el objetivo de lograr una pesca más estable y sostenible en sus aguas. La Diputación de Cádiz ha acogido la presentación de un plan estratégico que tiene el reto de ofrecer respuestas y facilidades ante las dificultades actuales y futuras del sector. La ciencia y las innovaciones en la comercialización son dos pilares en esta estrategia común, que ha reunido a la Asociación para el Desarrollo Pesquero de la Costa Occidental de Huelva, al Grupo de Acción Local del Sector Pesquero Comarca Noroeste de Cádiz, y al Grupo de Acción Local de Pesca del Litoral Cádiz-Estrecho.

El planteamiento de los GALP atiende a la preocupación del sector sobre su futuro a corto, medio y largo plazo. En un difícil contexto, marcado por el alza de los costes de producción, la proliferación del alga asiática y la crisis derivada de la pandemia y de la invasión rusa de Ucrania, los promulgadores de esta iniciativa apelan a un futuro “esperanzador”. Así lo explica Nicolás Fernández, presidente del GALP Litoral Cádiz-Estrecho, quien subraya que



Puerto de Conil de la Frontera.

Reivindican la triple sostenibilidad-medioambiental, económica y social

cada GALP participante ha propuesto sus líneas de acción y todas estas han confluído en un único documento que recoge medidas para garantizar la actividad pesquera de manera sostenible en el Golfo de Cádiz.

Gaditanos y onubenses han abordado en este informe las dificultades y retos comunes de estas aguas andaluzas. El objetivo primordial es lograr una pesca más resiliente y adaptada a su contexto. Para ello se apoyan en las directrices de la Política Pesquera Común y reivindican la triple sostenibilidad –medioambiental, económica y social– como eje que guíe su actividad durante los próximos años.

Además, según explica Nicolás Fernández en declaraciones a Europa Azul, “todas las líneas de acción planteadas se enmarcan dentro de los objetivos claves

para España del nuevo Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, el FEMPA". Estos objetivos son mantener la pesca como actividad productora sostenible, garantizar el suministro sostenible de pescado como alimento, y modernizar, dinamizar y actualizar toda la cadena desde la producción al consumidor final.

Tres ámbitos

Así, la propuesta de líneas estratégicas de acción para la pesca sostenible en el Golfo de Cádiz oscilan en torno a tres ámbitos de actuación que son: la flota y los recursos marítimo-pesqueros, los aspectos socioeconómicos y ambientales, y el sector y su organización. Entre las actuaciones concretas diseñadas por los GALP del golfo gaditano para las aguas occidentales de Andalucía se incluyen la modernización y la innovación de la flota pesquera, la lucha contra la pesca ilegal, reforzar la cohesión del sector, mejoras en la comercialización y difusión de productos pesqueros, establecer sinergias con otros sectores próximos, o contribuir a la lucha contra el cambio climático. Al mismo tiempo, Fernández representa a la organización de productores artesanales Lonja de Conil en el Consejo Consultivo de Aguas del Sur, donde recientemente se han emitido dos dictámenes que entroncan con los principios del acuerdo alcanzado entre los GALP del Golfo de Cádiz y con la triple sostenibilidad propuesta desde Bruselas.

En ese sentido, Fernández se ha referido a la necesidad de armonizar los objetivos ambientales con los socioeconómicos. "Hay que ser conscientes de la realidad de nuestras pesquerías en la zona del Estrecho. La OPP 78 de Tarifa hizo un estudio socioeconómico el año pasado, y la OPP 72 de Conil hizo lo propio sobre la situación de las especies. Esos estudios exponen una situación muy complicada debido a la falta de recursos: no hay pez sable, ni voraz, dos especies fundamentales para nosotros, y tenemos un atún que no podemos pescar", aseveraba Fernández, quien ha remitido tal informe a la DG Mare, así como a las administraciones es-

PRIORIDADES PARA EL GOLFO DE CÁDIZ

- **Ordenación y gestión dinámica de los recursos pesqueros mediante el establecimiento de un marco de gobernanza y coordinación institucional Administración-Ciencia-Sector.**
- **Regulación, modernización, digitalización e innovación de la flota pesquera del Golfo de Cádiz.**
- **Concienciación y lucha contra la pesca ilegal y el furtivismo.**
- **Impulso a la inversión en puertos, instalaciones, infraestructuras, lonjas y lugares de desembarque.**
- **Reforzar la cohesión y coordinación del sector pesquero.**
- **Fortalecimiento del papel de los Grupos de Acción Local del Sector Pesquero como organismo de representación y herramienta para la gestión de fondos europeos.**
- **Estrategia de dignificación y puesta en valor de la actividad pesquera.**
- **Comercialización, promoción y difusión de productos.**
- **Diversificación de actividades y sinergias con otros sectores vinculados y tradicionales**
- **Contribución a la lucha contra el cambio climático y recuperación de ecosistemas marinos sanos, resilientes y funcionales.**

Las prioridades son la modernización y la innovación de la flota pesquera, así como abordar la pesca ilegal

tatal y autonómica. Sus palabras emanan de la situación del atún rojo, ampliamente recuperado pero con unas cuotas, establecidas por la ICCAT, que no se ajustan a las demandas del sector ni a la situación del caladero, la cual contrasta con el estado del voraz o el sable.

Se reclama, por tanto, que los objetivos ambientales y los socioeconómicos convivan en equilibrio. Fernández, de nuevo en consonancia con la anhelada triple sostenibilidad y apelando al último dictamen del Consejo Consultivo de Aguas del Sur (CC Sur), su-

braya "el rechazo rotundo a la instalación de parques eólicos off-shore en zonas habituales de pesca, más aún cuando no hay estudios que los avalen". Y es que, según se expone en el documento, los miembros del CC Sur solicitan por unanimidad a la Comisión Europea que reconozcan las consecuencias "directas y nefastas" de los parques eólicos en las actividades de pesca. Asimismo, reclaman que no se sustituya la actividad pesquera por la producción de energía renovable, menos aún sin evaluar su impacto socioeconómico.

Retomando las líneas de trabajo del texto refundido del Plan Estratégico de los tres GALP del Golfo de Cádiz, hay que señalar que dentro del ámbito del sector y su organización se plantea una línea de actuación dedicada a la "dignificación y la puesta en valor de la actividad pesquera te-

niendo en cuenta el necesario relevo generacional y la incorporación de la mujer a la flota". En este sentido se proponen dos medidas específicas. De un lado, la creación de un portal web que divulgue los distintos oficios del sector pesquero y sus slidas laborales a partir de testimonios audiovisuales de trabajadores del mar. Por otra parte, este plan prevé acciones de promoción y comunicación de los valores de la pesca sostenible, sobre la importancia alimenticia de los productos pesqueros, y sobre la capacidad del sector para generar empleo de calidad.

Aplicación móvil ProPesca

En el marco de este proyecto, los GALP del Golfo de Cádiz también han desarrollado la app 'ProPesca', cuya presentación ha tenido lugar en la sede provincial gaditana. Se trata de una herramienta diseñada para facilitar la rutina de los pescadores. Entre sus funcionalidades están aliviar de trámites burocráticos a patrones y armadores, mejorar la coordinación entre distintas organizaciones pesqueras asociadas, o recibir notificaciones en tiempo real sobre la gestión de los recursos pesqueros. Esto incluye conocer los precios en las lonjas, datos sobre ventas, normativas u otros asuntos que afectan a la actividad pesquera. En definitiva, esta aplicación móvil pretende aportar conocimiento al sector y facilitar las tareas administrativas que implica la pesca.

En estos momentos la aplicación está operativa en fase de pruebas en tres puertos piloto. El objetivo es que muy pronto esté disponible para el resto de actores interesados, según señala Fernández. 

Un millón de euros en ayudas para pescadores y mariscadores afectados por el alga asiática

La Consejería de Pesca de Andalucía habilita un paquete de ayudas para pescadores afectados por la proliferación del alga invasora en aguas andaluzas y para mariscadores por el cierre de zonas de producción debido a la presencia de toxinas. La convocatoria publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA) cuenta con un presupuesto de casi 955.000 euros provenientes de fondos propios de la Junta de Andalucía.

Las ayudas se han podido solicitar hasta el 13 de julio. De un lado, optan a ellas los pescadores afectados por la proliferación del alga invasora 'Rugulopterix okamurae'; y por otro lado, a los profesionales del marisqueo que han sufrido perjuicios por el cierre de las zonas de producción como consecuencia de la presencia de toxinas.

El objetivo concreto de estas ayudas es compensar la pérdida de ingresos que han sufrido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2021 los barcos pesqueros andaluces que faenan en caladeros con gran presencia de alga invasora y las flotas marisqueras de Málaga y Cádiz, donde se cerraron las zonas de producción desde el 15 de octubre de 2021 al 25 de febrero de 2022.

Las ayudas de la convocatoria 2022 ascienden a 100 euros por día de inactividad como consecuencia de la presencia del alga invasora en el caso del sector pesquero, y a 125 euros por día para las embarcaciones marisqueras de más de dos tripulantes afectadas por el cierre de las zonas de producción. Estos incentivos subvencionan entre 10 y 40 días de parada temporal por buque, en función de cuánto hayan disminuido los ingresos derivados de las ventas o de si se ha reducido o anulado la posibilidad de faenar en condiciones normales como consecuencia de la presencia de las algas.

Así, entre los posibles beneficiarios de las ayudas se encuentran tanto los encargados de la explotación de buques pesqueros andaluces que figuran como activos en el Registro General de la Flota Pesquera y faenan en zonas afectadas por el alga 'Rugulopterix okamurae'. En cuanto a la modalidad de pesca, se contempla la posibilidad de respaldar a cualquier tipo de buque que pueda acreditar que su actividad en el litoral andaluz se ha visto afectada por la presencia de esta especie invasora.

Estas ayudas se han publicado semanas después de que los pescadores de la Organización de Productores Pesqueros Artesanales de Conil (OPP 72) denunciaron la falta de espacio para faenar a consecuencia de la expansión del alga invasora. Debido a la proliferación de estas algas, y a las autorizaciones concedidas desde la Junta de Andalucía para artes fijas, la zona de pesca en las inmediaciones de Cabo Roche se encuentra saturada. El alga ha desplazado a barcos artesanales de Barbate hasta Conil, donde existe un problema de espacio, agravado por la autorización de cinco licencias de pesca para pulpo con nasas, un arte fijo que requiere una notable extensión.

La demanda del sector pesquero de Conil al propio presidente de la Junta de Andalucía es "que se revoquen estas resoluciones, a fin de hacer posible la pesca para todo el sector, pues la falta de espacio por el alga invasora no permite poder pescar en otras zonas, y los ejercicios permanentes de tiro a partir de determinadas millas también lo impiden. Una urgencia que no es capricho sino una necesidad, ante una situación realmente crítica del sector", expresaba la OPP 72 mediante un comunicado. 

Marine Instruments ha actualizado su software para pesca de bajura en el inicio de la campaña del bonito

Hondarribia es uno de los puertos más importantes del Cantábrico, y además tiene el título de ciudad que se le otorgó en el siglo XVII, tras vencer varias batallas contra los franceses, y un lugar de visita obligada. Es además referencia pesquera y especialmente ahora que está afrontando su flota la costera del bonito, desde los meses de junio y octubre.

Será durante estos meses cuando podremos disfrutar de esta especie a un precio muy razonable, que además de su exquisito sabor y sus distintas formas de cocinado debemos tener en cuenta sus múltiples propiedades para la salud.

Por su parte, la empresa gallega Marine se ha desplazado a la localidad vasca para acompañar a los patrones y presentarles las optimizaciones de su software MarineView Bajura, la solución integrada con información oceanográfica específica para la pesca de bajura.

Marine Instruments lleva años dando soporte a la pesca de bajura a la que le aporta su propio ecosistema tecnológico a través de la solución integrada MarineView Bajura, una herramienta que permite analizar e identificar las mejores zonas de pesca. La compañía con sede en Nigrán pone a disposición de las flotas la interpretación de corrientes, vientos, nubes, frentes de temperatura o clorofila e incluso, y esto es una novedad, la probabilidad de captura para bonitos y anchoa.



Norberto Emazabel con la tecnología de Marine Instruments a bordo del Tuku-Tuku.

Por petición de los armadores esta visualización se acerca al máximo a la costa y ofrece información hasta 150 metros de profundidad, todo ello incluyendo además recomendaciones pesqueras de nuestro socio AZTI. Esto permite a los barcos de bajura analizar las condiciones marítimas antes de salir a faenar y pueden visualizar la zona elegida en HD hasta cinco días a futuro.

¿Los beneficios? Múltiples: ahorro significativo de combustible, reducción de costes de operación, optimización del beneficio económico, re-

ducción de tiempo en el mar con la consecuente minimización de riesgos y por supuesto la mejora de la sostenibilidad medioambiental.

Barcos referentes

Barcos de referencia como el Arantrazuko Izarra, Gure Ama Martina, Aita Ramon, Nuevo Horizonte Abierto, TukuTuku, Caraba, Otxarri Berria, Nuevo Libe, Beti Itxas Argi, Gure Itxaropena, Ongi Etorri y Itsas Eder ya cuentan con MarineView Bajura.

Furuno presenta nuevos radares de alta potencia



Radares de alta potencia

Furuno presenta nuevos radares de alta potencia FAR-2258 y FAR-2268DS. Los dispositivos ofrecen alta potencia para lograr una mayor capacidad de detección y una mayor definición de ecos y con una funcionalidad y eficiencia sin precedentes.

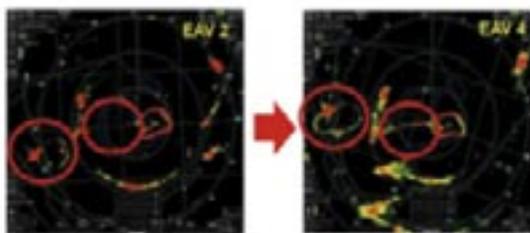
Furuno cuenta con los nuevos radares de alta potencia de 50Kw. en banda-X FAR-2258 y 60Kw en banda-S FAR-2268DS como reemplazo de los modelos FAR-2157 y FAR-2167DS.

Estos nuevos modelos de radares, que complementan la serie de radares FAR-2xx8 caracterizada por la incorporación de técnicas innovadoras en el procesamiento de señal, también incorporan las unidades de antena de nuevo diseño y la más alta tecnología de vanguardia, para ofrecer la alta potencia en la banda X y banda S.

Los modelos de radares FAR-2258 y FAR-2268DS son los sucesores de los modelos precedentes de la famosa y popular serie FAR-2xx7 que se encuentran a bordo de las flotas de buques pesqueros atuneros profesionales.

Estos nuevos radares de la serie FAR-2xx8 proporcionan a los usuarios el máximo rendimiento con una gran capacidad de detección y precisión a larga distancia, mejorados en comparación con los modelos anteriores.

Además del manejo intuitivo y nuevas funciones habilitadas por la aplicación de las últimas tecnologías.



Flotadores sobre una red y un cabo entre un buque cerquero y una embarcación ligera, detectados claramente con EAV4.

FAR-2258: Con una alta potencia de salida de 50 kW, es un radar excelente para la detección de largo alcance. El receptor nuevo y mejorado reduce el ruido y asegura que incluso los ecos más débiles no se pierden y se presentan claramente.

FAR-2268DS: El beneficio de las antenas de banda S radica no solo en la intensidad de la señal de 60 kW, sino también en su capacidad para detectar objetos que no sean barcos sin ser perturbados por el clima o el oleaje del mar.

Con el FAR-2268DS, el usuario podrá detectar pájaros y, por lo tanto, determinar mejor la ubicación de zonas de pesca.

Los radares modelos FAR-2258 y FAR-2268DS ofrecen nuevas características muy útiles, tales como:

Alcance máximo de Target Tracking™ (Seguimiento de Blancos) ampliado.

Los nuevos modelos de radares incorporan técnicas innovadoras a la hora de procesar la señal

La escala máxima para el seguimiento de blancos (TT) se ha ampliado de 32 NM a 48 NM.

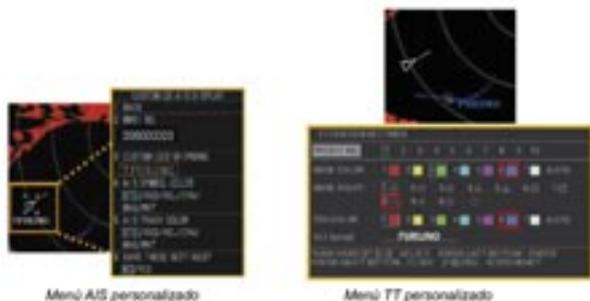
FAR-2258: seguimiento de un blanco a 40 NM (modo de seguimiento relativo activado)

Nuevo Echo Average EAV – EAV4

Mientras que el promedio de eco convencional (EAV) se enfoca en optimizar automáticamente los ecos mostrados, es decir, eliminando los ecos débiles e inestables, el nuevo modo EAV ayuda a observar el eco en la pantalla como si realmente lo viera el ojo del operador, al visualizar la diferencia de intensidad del eco con suficiente precisión y paletas de colores incrementalmente variables. Además de los EAV1, 2 y 3 convencionales, este nuevo EAV está disponible con EAV4 en el FAR-2258 y el FAR-2268DS.

Flotadores sobre una red y un cabo entre un buque cerquero y una embarcación ligera, detectados claramente con EAV4.

Función de Plóter disponible como estándar



Menú AIS personalizado

Menú TT personalizado

Menú AIS personalizado

Menú TT personalizado

Gracias a la estandarización de esta función de marcado avanzado admite operaciones de navegación y pesca con marcas en formas y colores variables.

Aumenta su número máximo de Origin Mark (Marca de origen) de 20 a 40 puntos que

aparecen en una lista con su información de distancia y rumbo entre la ubicación del cursor y las marcas.

AIS/TT personalizable

El AIS/TT personalizable permite a los operadores distinguir visualmente cada blanco

El nuevo modo EAV ayuda a observar el eco en la pantalla como si realmente lo viera el ojo del operador

AIS/TT en la pantalla asignando un nombre, cambiando el color de los blancos / marcas / trazas o cambiando la forma de las marcas.

Menú AIS personalizado Menú TT personalizado

Target Analyzer (Analizador de Blancos) y Fast Target Tracking™ (Seguimiento Rápido de Blancos) que permite el acceso instantáneo de los datos COG / SOG / CPA / TCPA con un solo clic. Además, proporciona la adquisición rápida y el seguimiento preciso de los blancos, lo que ayuda en la prevención de colisiones.

Unidades de Antena de completamente nuevo diseño que minimizan el impacto aerodinámico, incorporan nuevos radiadores de antena (XN30AF y SN36AF). 🌊



Powered by a quadruple Volvo Penta IPS900 installation, the Njord Odin is a fast-going service vessel for offshore wind farms. Excellent performance, unsurpassed maneuverability and low fuel consumption improve both efficiency and operational cost.

www.volvopenta.com

VOLVO PENTA IPS 900

VOLVO PENTA

Los astilleros vascos tienen garantizado su trabajo hasta el 2023

El Foro Marítimo Vasco celebró su Asamblea General con la vista puesta en la internacionalización. La XXV Asamblea General del Foro Marítimo Vasco (FMV) y la Asociación de la Industria Naval de Euskadi (Adimde), celebrada en Bilbao, pasó revista a la situación general de la industria marítima, muy afectada primero por la crisis financiera, después por la pandemia y, finalmente, por la guerra de Ucrania.

Como dato reseñable, los astilleros vascos aseguraron siete nuevos buques en 2021 y seis nuevos buques en la primera mitad del año, frente a los seis contratados en 2020 y dos en 2019. La cartera de pedidos, a pesar de las entregas realizadas en este periodo, crece por tanto hasta las 17 unidades, garantizando la carga de trabajo hasta finales de 2023 en las cinco plantas productivas de Euskadi. «De los contratos conseguidos por los astilleros vascos entre el año 2020 y 2022, el 70% son para el mercado internacional», se explicó en el acto.

Como centro de la nueva visión de esta industria se encuentra la ecología, la innovación y la resiliencia, tal y como marca el Plan Estratégico en vigor hasta 2024, que fue recordado ante alrededor de 150 personas, representando a más de 100 empresas, entidades

o instituciones asociadas. «El cluster de la industria naval del País Vasco prioriza la sostenibilidad y descarbonización de la industria marítima vasca», explicaron los organizadores

El acto de apertura fue realizado por Ainara Basurko, diputada Foral de Promoción Económica y, a continuación, el presidente del Clúster, Aitor Uriarte, destacó que «el trabajo» de las empresas durante los años de pandemia «ha fructificado en una recuperación de la actividad del sector» en el 2021. Sin embargo, la coyuntura socioeconómica y geopolítica actual y la consecuente subida en los precios de materias primas y energía, amenazan con frenar la actividad naval en el segundo semestre de 2022. Por ello, solicitó el reconocimiento de la industria como «sector estratégico» y se congratuló de la puesta en marcha del PERTE Naval.

Los datos mostraron que tras el

parón provocado por la pandemia del Covid-19 en el 2020, la contratación global se recuperó en el 2021 con un total de 1.974 buques, 44,4 millones de CGT y una inversión total de 110.000 millones de dólares, sobre todo gracias a la demanda de portacontenedores y de gaseros LNG y LPG.

Señaló Uriarte que, «como de costumbre», la gran mayoría de los contratos, gracias al incremento en la demanda de cargueros, recae en China y Corea del Sur, cuyos contratos suman 50.000 y 45.000 millones de dólares respectivamente, marcando su récord de los últimos 9 años. La demanda crece ligeramente también en los segmentos de graneleros, carcarriers y algunos buques especializados.

Sin embargo, la demanda de buques de pasaje sigue sin recuperarse del impacto de la pandemia, y la inversión global en este tipo de buques, nicho de mercado de la industria europea, pasa de 23.000 millones en 2019 a 4.000 millones en 2021. En total los astilleros europeos contrataron 134 buques en el 2021, un buen dato en comparación al año anterior, cuando se firmaron 58 buques. No obstante, aún en niveles más bajos que los habituales antes de la pandemia, puesto que en el 2019 la contratación ascendió a 146 buques. El valor de nuevos contratos cae un 78% en compara-

El cluster de la industria naval del País Vasco prioriza la sostenibilidad y la descarbonización de la industria marítima vasca



Representantes de empresas y de instituciones en la asamblea



La asamblea contó con una notable participación.

De los contratos conseguidos por los astilleros vascos entre el año 2020 y 2022, el 70% son para el mercado internacional

CARTERA DE PEDIDOS POR ASTILLERO

Astillero construcción	Tipo de Buque	Año Construcción
Balenciaga	Offshore Support Vessel	2022
Balenciaga	Offshore Support Vessel	2022
Balenciaga	Fish Carrier	2022
Balenciaga	Fish Farm Vessel	2022
Murueta	General cargo	2022
Murueta	General Cargo	2023
Murueta	General Cargo	2023
Murueta	General Cargo	2024
Murueta	Fish Factory Ship	2022
Murueta	Bunkering Oil Tanker	2022
Zamakona	Fishing Vessel	2023
Zamakona	Tug	2023
Zamakona	Fishing Vessel	2023
Zamakona	Fishing Vessel	2022
Zamakona	Fishing Vessel	2023
Zamakona	Fish Carrier	2022
Zamakona	Fish Carrier	2022

ción al 2019, pasando de 22.700 millones a 4.900 millones.

Contratación

En España en el 2021 se contrataron 23 buques, de los que 14 fueron mercantes y 9 dedicados a la pesca, quedando en cartera 45 buques. La actividad de construcción naval privada se repartió entre Galicia, Asturias y Euskadi a partes iguales siendo el Astillero Zamako-

na el que obtuvo mayor captación de nueva carga de trabajo con 34.934 CGTs.

Los astilleros vascos se llevaron más del 50% de las ayudas para innovación de los programas del Ministerio de Industria durante el año 2021

La cartera de pedidos, a pesar de las entregas realizadas en este periodo, crece por tanto hasta 17 unidades, garantizando la carga de tra-

La cartera de pedidos de los astilleros vascos crece hasta las 17 unidades

bajo hasta finales del 2023, en las 5 plantas productivas de Euskadi, traccionando a las empresas de la industria auxiliar. De los contratos conseguidos por los astilleros vascos entre el año 2020 y el 2022, el 70 % son para el mercado internacional.

Ello muestra el "alto nivel" de innovación de los buques y la gran capacidad de respuesta de la industria vasca a las demandas de estos armadores internacionales con un alto nivel de exigencia.

En el 2021 las empresas del sector recuperaron su facturación un 3% hasta los 2.852 millones de euros. Sin embargo, a pesar de la mejora, aún está por debajo a los niveles pre-pandemia, y aunque las previsiones de contratación para el 2022 en los primeros meses del año eran favorables a una recuperación superando los datos de 2019 la situación geopolítica y económica está generando grandes incertidumbres y reticencias en los inversores.

Un cluster vivo y pujante

Durante la asamblea, el director gerente, Javier López de Lacalle, quien fue homenajeado tanto por la diputada Basurko como por el resto de ponentes, paso previo a su próxima retirada. López de Lacalle y Angel Santurtún, jefe de gabinete del FMV, presentaron las acciones y proyectos en los que está inmersa la organización, principalmente enfocadas a impulsar la internacionalización, la innovación, la capacitación y formación sectorial y la sostenibilidad de las empresas asociadas. Se congratuló de las 15 nuevas altas en Adimde en el pasado año, sumando 138 asociados en representación de 230 empresas, mientras que el FMV suma 30 asociados entre instituciones, empresas y centros de investigación.



La Consejera de Desarrollo Económico del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia, intervino en la asamblea del Foro Marítimo.

También intervino la nueva directora gerente del FMV, Sarai Blanc del Val, comentando la situación del mercado marítimo mundial, influenciado por los cierres en los puertos chinos, la congestión portuaria y de la cadena de suministro y la afeción en los precios de los combustibles debido, sobre todo a la guerra de Ucrania. A pesar de esta coyuntura, "la contratación de buques sigue al alza". La actual cartera de pedidos es de 17 buques que aseguran la cartera de trabajo hasta el 2023, con un 70% de ellos dedicados a la exportación.

Nautan, la náutica deportiva

López de Lacalle explicó que se está conformando una nueva asociación para la náutica deportiva de Euskadi, bajo el nombre de Nautan, a la que el Foro Marítimo Vasco está dando cobertura, tanto en su constitución como para incluirlos dentro del cluster. Antes de pasar a la parte de conferencias, López de Lacalle explicó las acciones que se han ido retomando en el año anterior y también en el presente, así como ferias y congresos, visitas a empresas, internacionalización mediante visitas y estudios referidos a Arabia Saudí y Corea.

Se refirió a otros asuntos destacando los programas de electrificación de los muelles

a cargo del puerto de Pasaia (cold ironing) que se prevé retomar en breve, y el del puerto de Bilbao (BillbOPS) recientemente presentado y que conlleva inversiones superiores a 50 millones de euros en los que algunos de los miembros del Cluster Naval Vasco están participando o interesados en participar.

Autoridades presentes

En otros ámbitos, Javier López de Lacalle se refirió a la descarbonización, el Corredor Vasco del Hidrógeno y las acciones relacionadas con la formación de personas, referidas a temas relativos a ecología, digitalización, industria 4.0 y otras capacitaciones profesionales.

La Asamblea General se enfocó además a la sostenibilidad y la descarbonización del sector, con dos ponencias ofrecidas por la Plataforma Tecnológica Waterborne, que reúne a la industria marítima europea y las instituciones para determinar la agenda de la investigación e innovación para el sector, y por el Ente Vasco de la Energía. En la primera de ellas Inigo Ansola, director general del EVE, se centró en las energías marinas y la eólica offshore como el camino hacia la descarbonización de la economía y un gran potencial de negocio para las empresas de la cadena de valor del sector marítimo vasco.



Responsables de las instituciones y del Foro Marítimo posan en la tribuna de San Mamés.

Ansola explicó que el principal consumo energético pasó de estar en la industria para pasar al transporte, “con la dependencia total de los combustibles fósiles”. Explicó algunos de los planes para reducir el consumo, “nuestra mayor fuente energética” apostando por conseguir un mix energético basado en las energías renovables, hacia un modelo de transición energética, haciendo “camino hacia la neutralidad” convirtiendo a Euskadi en un referente internacional en el ámbito de las industrias eólicas y el aprovechamiento de las energías marinas: aprovechamiento de las olas, la energía eólica flotante y también fija mixta, con tecnología eólica y undimotriz. Puso en valor la cadena de valor de la industria: diseño, construcción, ensamblaje y servicios marítimos varios, que “adquirirán importancia» en los próximos años.

Transición ecológica

En la segunda ponencia, el secretario general de Waterborne TP, Jaap Ge-

braad, presentó la plataforma y los objetivos medioambientales en los que trabaja la UE para el sector marítimo. Además, explicó las oportunidades de los programas europeos como Horizonte Europa o el Fondo de Innovación para desarrollar proyectos de I+D+i relacionados con la transición ecológica y la descarbonización para el sector.

Cooperar para competir

El cierre de la asamblea corrió a cargo de Arantxa Tapia, consejera de Industria, Sostenibilidad y Desarrollo Económico del Gobierno Vasco. En su alocución resaltó la capacidad de recuperación y resiliencia del sector, así como los avances que está dando en innovación y sostenibilidad, animando a las empresas a participar en el Perte Naval, cuyas bases y convocatoria se publicaran próximamente. También comentó “los importantes programas de ayuda a la innovación y sostenibilidad” que está poniendo en marcha el Gobierno Vasco como apoyo al tejido empresarial.

«Reactivar y relocalizar»

Para reactivar y relocalizar la producción, el empresariado ha respondido de “forma espectacular” y nos hemos dado cuenta de que la producción y la cadena de suministro debe ser más cercana.

También se refirió a las turbulencias que ha provocado la guerra de Ucrania, tanto por la carestía en los precios como en la crisis económica que ha truncado la buena marcha de la industria vasca. “Debemos aprovechar todas las oportunidades que se nos ofrecen” dijo la consejera, para quien la descarbonización y la economía verde suponen “una nueva oportunidad de crecimiento” y de liderar los proyectos que se están abriendo en la actualidad. “Vuestro sector está en la línea” para colaborar y competir, no solo con los Fondos Next Generation sino otros que ya estaban ahí: “Podemos y debemos trabajar de forma complementaria y colaborativa. Ahora es el momento”, animó Arantxa. 🌊

El naval facturó 450 millones en 2021, una mejora del 30% con respecto al 2020

Pyamar fía su futuro al efecto del Perte, tras un 2021 con cifras “excepcionales”. Así, el naval español cerró el año 2021 con: una facturación cercana a los 450 millones de euros, una mejora de más del 30% con respecto al ejercicio precedente.

Pese a los importantes golpes que supone la inactividad de los astilleros vigüeses Factorías Vulcano (ahora Astilleros San Enrique) o Hijos de J. Barreras (ahora bajo la propiedad de Armón), la industria se mantuvo a flote a nivel nacional y logró cerrar el año con 900 grandes actuaciones de reparación y transformación y 45 buques en cartera.

Con ello se aportó cerca de 12,6 millones horas de trabajo y se aseguró carga de trabajo, para la mayoría, hasta 2023.

Estos fueron los datos que fueron presentados por Pymar (Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión), que celebró su junta de accionistas en el que el Perte naval fue el gran protagonista. “Todos los integrantes de esta industria debemos ser conscientes de la gran responsabilidad que tenemos en nuestras manos”, destacó la consejera delegada de Pymar, Almudena López del Pozo, que señaló la necesidad de “corres-

El naval vigüés remonta con 7 contratos en 2021, pero sigue lejos de cifras pre-COVID



Raül Blanco, secretario de Industria; Almudena López, de Pymar; Reyes Maroto, ministra y Álvaro Platero, de Astilleros Gondán.

ponder a la confianza que las administraciones han depositado en nosotros siendo capaces de materializar todos los proyectos que nos faciliten un futuro mejor”.

Los datos del pasado curso, recogidos en el Informe de Actividad del Sector de la Construcción Naval, fueron presentados durante una reunión clausurada por la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, que puso énfasis en que el actual “es un momento clave para transformar la cadena de valor de la industria naval”.

Así, Maroto destacó que la aprobación del Perte, que prevé una inversión total de 1.460 millones de euros con una contribución del sector público de 310 millones, es una demostración del “compromiso del Gobierno con el impulso de la industria naval española, un sector estratégico para contribuir a la autonomía industrial de España y Europa y potenciar su diversificación y su desarrollo sostenible, tecnológico y digital”.

El acto también contó con la intervención telemática del presidente de la Xunta, Alfonso Rueda, que se mostró convencido del papel “significativo” de las pymes gallegas en los proyectos que se van a desarrollar y solicitó la colaboración de Pymar “para acertar y encauzar esta oportunidad que se nos presenta”. Rueda mostró la disposición del Gobierno gallego a colaborar para que el sector naval se consolide como una potencia clave, “porque sabemos hacerlo, ya lo hemos hecho muchas veces y lo haremos de nuevo”.

Por otro lado, el presidente del Gobierno de Canarias, Ángel Víctor Torres, se felicitó por la incorporación de la comunidad que preside al consejo de administración de Pymar, convirtiéndose de esta manera en la cuarta región con participación en este órgano, junto a Galicia, Asturias y País Vasco. Según el informe presentado, los astilleros españoles destacaron en aquellos segmentos con mayor proyección y crecimiento, como es el caso de los buques offs-

Hubo 900 grandes actuaciones de reparación y transformación y se tienen 45 buques en cartera. Todo ello supuso 12,6 millones horas de trabajo

hore dedicados a la eólica marina, en los que el país se situó como el líder absoluto dentro de la Unión Europea y segundo a nivel mundial con mayor cartera de pedidos. Asimismo, cabe destacar mercados como el de los grandes buques pesqueros, los buques de investigación oceanográfica (mercado en el que destacan Armón Vigo y Freire Shipyard) o los buques



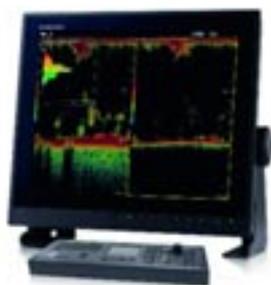
Álvaro Platero, de Gondan; la ministra, Reyes Maroto; la delegada de Pymar, Almudena López y el secretario general de Industria, Raúl Blanco.

de apoyo a la acuicultura marina, donde España también lideró la contratación anual dentro de la Unión Europea. España se consolidó como el segundo país de la Unión Europea en términos de contratación internacional en el sector de la construcción na-

val, tras registrar un 20% de cuota de mercado. En concreto, los astilleros del país formalizaron la contratación de 23 buques (con un total de 118.760 CGT, tonelaje bruto compensado) durante 2021, lo que representaron un aumento del 28%. 

FURUNO

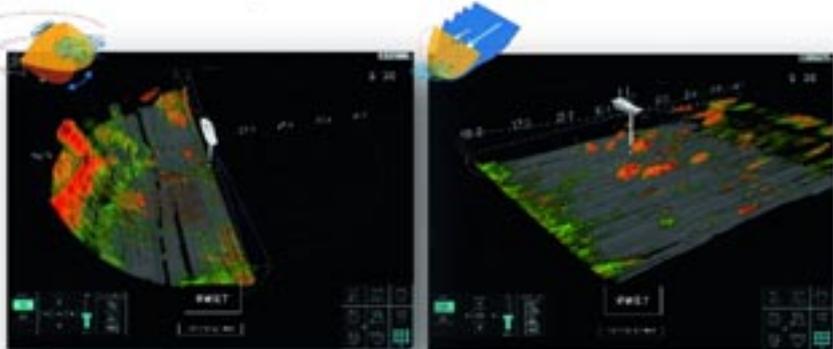
Acústica de Precisión



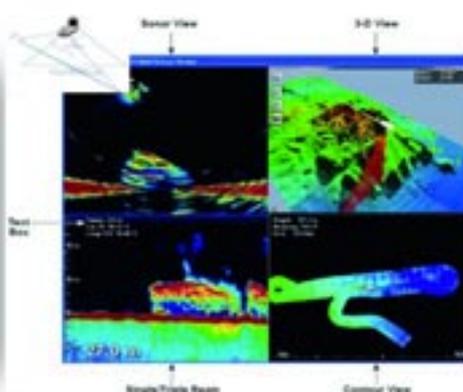
FCV-1900G Sonda de Medida del tamaño del pescado

Área seleccionada para histograma IDENTIFISH®
Gráfico de histograma IDENTIFISH® del área seleccionada
Mediciones de medición
Gráfico de tamaño de pieza

FSS-3BB Sonda de Especies de Peces y Biomasa



FSV-75 Sonar de Color con Exploración en Semicírculo con modo 3D



WASSP Sonar Multi-haz 120º

Pesca más eficiente y sostenible para evitar capturas no deseadas

www.furuno.es

Un buque de Freire Shipyard para la Defensa belga

La princesa Elisabeth de Bélgica ha bautizado un buque de 70 metros de eslora, construido por Freire Shipyard, y que cuenta con equipos de última generación para llevar a cabo investigaciones en torno a la pesca sostenible y la eólica marina.



La princesa Elisabeth fue la encargada de bautizar al buque.

Elisabeth bautizó el nuevo barco de Freire Shipyard, RV (Research Vessel) como 'Bélgica'. El buque fue un encargo del Ministerio de Defensa de este país en 2017 y que supuso un presupuesto de 54 millones de euros. La embarcación, que partió de Galicia en febrero del 2020 y llegó a la base naval de Zeebrugge en septiembre del 2021 tras un periplo marcado por la pandemia, permitirá a los científicos «llevar a cabo investigaciones en el mar con equipos de última generación, en particular sobre la calidad del agua, los sedimentos marinos y las poblaciones de peces», comunicó el propio Gobierno de Bélgica en su cuenta de Twitter. «Estará activo en el Mar del Norte y mucho más allá», habían precisado junto a unas imágenes en las que se ve a la princesa Elisabeth, quien bautizó el buque lanzando una botella de vidrio atada a una cuer-

da contra la estructura del navío. Posteriormente, visitó los laboratorios a bordo.

El 'Bélgica' realizó su primera misión oceanográfica el pasado mes de enero en el entorno del mismo Zeebrugge.

Este ha sido uno de los principales retos afrontados en los últimos tiempos por Freire Shipyard que afronta un variado número de construcciones en la avenida de Beiramar, en Vigo. De hecho, oceanográficos, pesqueros y yates son la base de la diversificada apuesta del grupo. Pese al liderazgo nacional en la construcción de yates, el director general del astillero insiste en que la factoría mantiene su capacidad para acometer más tipos de embarcaciones, como los buques de investigación para Perú y Bélgica. El astillero vigués, tiene en cartera dos

nuevas unidades de este segmento y está acometiendo los trabajos de transformación de un tercero. Además, tiene en cartera dos megayates, confirmando su pujanza en el sector de la alta gama. Uno de los nuevos oceanográficos, de 50 metros de eslora, es para el MBARI, el centro de investigación estadounidense del Acuario de Monterrey (California). Su botadura está pre-

El astillero vigués demuestra su capacidad para diversificar su actividad hacia la eólica marina, además de para yates y buques oceanográficos



Marcos Freire, director general de Freire Shipyard con I Medio Ambiente y Coordinador del RV Belgica, durante

vista inicialmente para septiembre. La construcción debería estar completa en mayo de 2023. En un proceso más avanzado se encuentra el buque de investigación encargado por la Environment Agency de Abu Dhabi, cuya botadura tuvo lugar en febrero. El tercer proyecto de los oceanográficos es la reconversión de un buque off shore para la industria petrolera, construido por Freire en 2011. El "Polar Queen", de 110 metros de eslora, será también el nuevo oceanográfico de la organización filantrópica norteamericana "Schmidt Ocean Institute" centrada en la investigación marina.

El buque es rebautizado con el nombre de "Falkor (too)". Tiene capacidad para 97 personas. Freire destaca especialmente los 960 metros cuadrados de su cubierta de trabajo, que posibilitan la instalación y despliegue de diferentes sistemas y equipos científicos. 🌊



Lieven Naudts, Asesor en la Dirección Operativa de la ceremonia.

Astilleros Balenciaga avanza con el buque eólico Edda Brint



El buque está equipado con un sistema diesel-eléctrico

Astilleros Balenciaga está llegando a la fase final de la construcción del primero de los dos buques eólicos que contrató con el grupo noruego Ostenjo. Este ha sido un contrato muy importante para Balenciaga ya que estos buques serán los primeros buques con capacidad para trabajar en este mercado con cero emisiones gracias al hidrógeno. Además también serán los primeros buques construidos por Balenciaga para el innovador mercado eólico marino. Las nuevas construcciones están equipadas con un sistema de propulsión diesel-eléctrico híbrido haciendo uso de potentes baterías, que, junto con otros equipos de ahorro de energía, reducirá significativamente sus emisiones de gases (su objetivo final es la propulsión con hidrógeno

LOHC en cuanto esté disponible) y por lo tanto contribuirá significativamente al objetivo mundial de reducir los gases de efecto invernadero. Además, para este propósito, los generadores a bordo están certificados por la OMI Tier III, para lo que van dotados de catalizadores en los escapes para eliminar el Nox. El buque tiene una eslora de 83,4 metros y una manga de 18,6 metros y lleva una propulsión de dos hélices de 8 palas verticales en popa, suministrada por Voith Schneider de 1.900 kW cada uno. Estos propulsores azimutales serán alimentados por un motor eléctrico de imán permanente que minimiza las vibraciones y emisiones de ruido y, al mismo tiempo, hace que la unidad de accionamiento sea potente y altamente maniobrable. El sistema

de posicionamiento dinámico se basa en la coordinación automatizada de las tres grandes hélices en proa de 1.300 kW cada una con los 2 propulsores Voith Schneider con el fin de mantener el buque fijo en el punto solicitado con una variación máxima de 0,20 metros sean cuales sean las condiciones de la mar, viento o corrientes marinas de manera que se compensen todos los movimientos del buque y se mantenga segura la conexión del buque-poste del molino eólico mediante una pasarela telescópica por la que circularán de manera segura el personal y los equipos que harán posible la reparación o el mantenimiento del molino.

El mercado del eólico marino está en pleno auge y Balenciaga está negociando construcciones muy similares a el Edda Brint.

Ocho de cada diez españoles comen productos del mar una vez a la semana

España es uno de los mayores consumidores mundiales de pescado. A los españoles les encanta el pescado, que adquieren prácticamente al mismo nivel que otros grandes demandantes europeos y asiáticos. El origen noruego es un factor cada vez más determinante como factor de compra gracias a valores como la calidad, el sabor, los efectos beneficiosos para la salud y la sostenibilidad de los métodos de pesca utilizados.

El Consejo de Productos del Mar de Noruega -organismo dependiente del Ministerio de Comercio, Industria y Pesca de Noruega- acaba de hacer públicos los resultados de una encuesta online entre consumidores de entre 20 y 65 años, encargada a Ipsos, que arroja luz sobre las opiniones y comportamientos en torno al pescado en diferentes países. De esta encuesta, se desprende que 8,5 de cada 10 españoles comen productos del mar, una vez a la semana. España es el cuarto consumidor de pescado (por persona) de Europa, por detrás de Noruega, Islandia y Portugal.

Entre éstos, la opinión sobre los productos de Noruega entre los españoles progresa adecuadamente. De hecho, el reconocimiento del logotipo de 'Seafood from Norway' (Pescados y Mariscos de Noruega) en nuestro país alcanza su máximo histórico. Así pues, el 64% de los consumidores españoles de entre 18 y 65 años dicen haber visto el logotipo de origen: "Este es el máximo histórico alcanzado. Para tener una perspectiva, en 2018, el conocimiento era del 34%", recuerda el director del Consejo



Los consumidores tienen una alta valoración de lo saludable de los productos del mar.

de Productos del Mar de Noruega en España, Björn-Erik Stabell. "Sin duda, la apuesta de nuestro sector por la excelencia del pescado, la trazabilidad, seguridad alimentaria, ligada al máximo cuidado en la gestión sostenible y responsable de las pesquerías -que garantiza el futuro de los caladeros en Noruega para las futuras generaciones- son factores diferenciales por los que apostamos, determinantes a la hora de obtener tan buena aceptación en España, a lo que sumamos los esfuerzos del Consejo de Productos del Mar de Noruega para divulgar estas cualidades que encierran nuestros productos certificados", ha remarcado el director. "Desde el Consejo de Productos del Mar de Noruega queremos que los consumidores tengan un alto conocimiento sobre las bondades de los pescados y mariscos que nos ofrecen los océanos y sus aportaciones a la seguridad y soberanía alimentarias. Tenemos una fuente de provisión de proteínas que debemos respetar, divulgar y promover,

siempre de forma sostenible. Fomentar la cultura del pescado es esencial para el consumidor y también repercute en beneficios tanto para los pescadores noruegos como para los españoles", ha argumentado.

De acuerdo con esta encuesta, el salmón es el producto que más se consume y que más se conoce. El 81% de los españoles es capaz de identificarlo sin ninguna ayuda.

El 42 % de los españoles come salmón al menos una vez a la semana, una tendencia que se mantiene, ya que el consumo sigue siendo estable. De hecho, el 20% de los hogares españoles afirma que "come más salmón que antes". Noruega es el origen del salmón más reconocido. Nueve de cada diez personas reconocen a este país como productor de salmón. Es decir, "hay una identificación casi total del producto con su país de origen. El reconocimiento de Noruega como lugar de origen está aumentando. 🌊

WWW

WORLD
MARITIME
WEEK

5 CONGRESOS
EN UN ÚNICO
ENCUENTRO AL
MÁS ALTO NIVEL

Bilbao Exhibition Centre,
21 - 23 de marzo 2023

SINAVAL
Comisión Naviera Internacional

europishing
Industria Pesquera Internacional

future port
bilbao

OIL & GAS
CONFERENCE

oec
Ocean Energy Conference

Colaboran

GRUPO
spri
TALDEA

Euskadi, bien común

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
DEPARTAMENTO DE
INDUSTRIA, ENERGÍA,
TURISMO Y
MATERIA SÓLIDA

Organiza

BILBAO
EXHIBITION
CENTRE

EXPOSSIBLE!

bilbaoexhibitioncentre.com

La tragedia del buque 'Monte Gorbea'

Texto y fotos

Alberto López Echevarrieta



Así era el Monte Gorbea, de la Naviera Sota y Aznar.



Maqueta del Monte Gorbea en el Museo Marítimo de Bilbao.

El 19 de setiembre de 1942 es una fecha que ha quedado grabada en la historia de la Marina con trazos de luto. En plena II Guerra Mundial, un buque de la Naviera Aznar, el Monte Gorbea, sucumbió al ataque de un submarino alemán a la altura de las Pequeñas Antillas, al norte de Venezuela. Murieron cuarenta y tres personas y se perdió su carga en toneladas de maíz. A pesar de la gravedad del siniestro, la noticia tardó en saltar a la prensa. El compromiso entre las autoridades franquistas y las germanas tuvo la culpa. Ochenta años han pasado desde aquél suceso.



Esquela publicada en el diario "Hierro" con el nombre de las víctimas del Monte Gorbea.

PIRATAS MODERNOS

En los primeros años de la década de los años 1940 el tráfico de buques por el Océano Atlántico llegó a ser muy peligroso, incluso para los que aparentemente no tenían nada que ver con la guerra. Esas aguas intercontinentales se convirtieron en escenario de la actuación de una flota de submarinos alemanes que, con actuaciones dignas del mejor pirata de tiempos pasados, torpedeaban sin más a cualquier buque que no enarbolara la bandera nazi.

El propósito era evitar que Estados Unidos apoyara a los países aliados con el armamento que pedía Winston Churchill desde Londres. Para ello la Marina de Guerra germana estaba al quite de los buques que procedían de la costa del Pacífico y, atravesando el Canal de Panamá, se disponían a cruzar el Atlántico. Hubo un momento en que ya importaba poco la bandera que llevaran. Toda una manada de submarinos se lanzó a una loca caza sin cuartel en la que no siempre hubo caballeros como el comandante Herbert Schultz que, tras hundir cargueros ingleses, avisaba por radio al enemigo indicando las coordenadas para que



Cartel de la Naviera Sota y Aznar, en el Itsasmuseum (Museo Marítimo de Bilbao)

acudieran a recoger a los naufragos. La piratería resurgió con notable crueldad.

“¡IMITAD AL ÍDOLO!”

El primer submarino alemán que se internó en el Atlántico fue el U-37 al mando del capitán de corbeta Victor Oehrn.

El Monte Gorbea fue el primer buque español con motor Diesel

La orden que tenía este oficial era hundir todo el tonelaje enemigo que fuera posible y obtener toda la información posible sobre las defensas antisubmarinas británicas. Fue a partir de ese momento cuando los responsables de cualquier tipo de buque que cruzara este océano empezaron a temerse lo peor.

Las bases submarinas que se establecieron tanto en Noruega (Bergen, Trondheim, Kristansund y Narvik) como en Francia (Brest, Lorient, Burdeos, La Pallice, La Rochelle y Saint-Nazaire) permitieron que el equilibrio típico entre cazador y cazado se inclinara fuertemente a favor del primero. La costa oeste de Irlanda y el Golfo de Bizkaia se convirtieron por proximidad a sus refugios en las zonas marinas de mayor operatividad y, por consiguiente, peligro. Puesto en marcha el macabro servicio, a la Marina de

Con pasajeros y tripulación, traía grano para mitigar la hambruna dejada por la guerra civil

Guerra alemana sólo le faltaba crear un ídolo en ese tipo de indiscriminada caza para que su ejemplo fuera seguido con verdadero afán. Lo encontraron en el capitán Günther Prien que el 14 de octubre de 1939 hundió el potente acorazado Royal Oak consiguiendo tanto él como toda la tripulación la distinción de héroes nacionales y como tales fueron condecorados personalmente por Hitler.

Prien llegó a hundir 31 buques con un total de 192.102 toneladas de registro convirtiéndose en un mito. Fue la señal de partida en la loca carrera imitativa de librar el Atlántico de cualquier buque que no tuviera bandera alemana. El clímax se alcanzó entre febrero y marzo de 1943, cuando los U-Boote echaron a pique a 97 barcos en sólo veinte días.

SEGURIDAD EN ENTREDICHO

Éste era el ambiente marino que había cuando ocurrió la tragedia del MonteGorbea, un trasatlántico construido en los Astilleros Euskalduna, de Bilbao, en 1923, bautizado por la Navie-

La motonave estaba diseñada como buque-escuela



Detalle de la maqueta del 'Monte Gorbea' en el Museo Marítimo de Bilbao.



Parte de la tripulación del U512 descansando junto a la torreta del submarino.

ra Sota y Aznar como Arantza Mendi. No fue el único nombre que "bailó" como consecuencia del resultado de la guerra civil: La propia entidad propietaria pasó a denominarse Naviera Aznar. Tenía 105,2 metros de es-

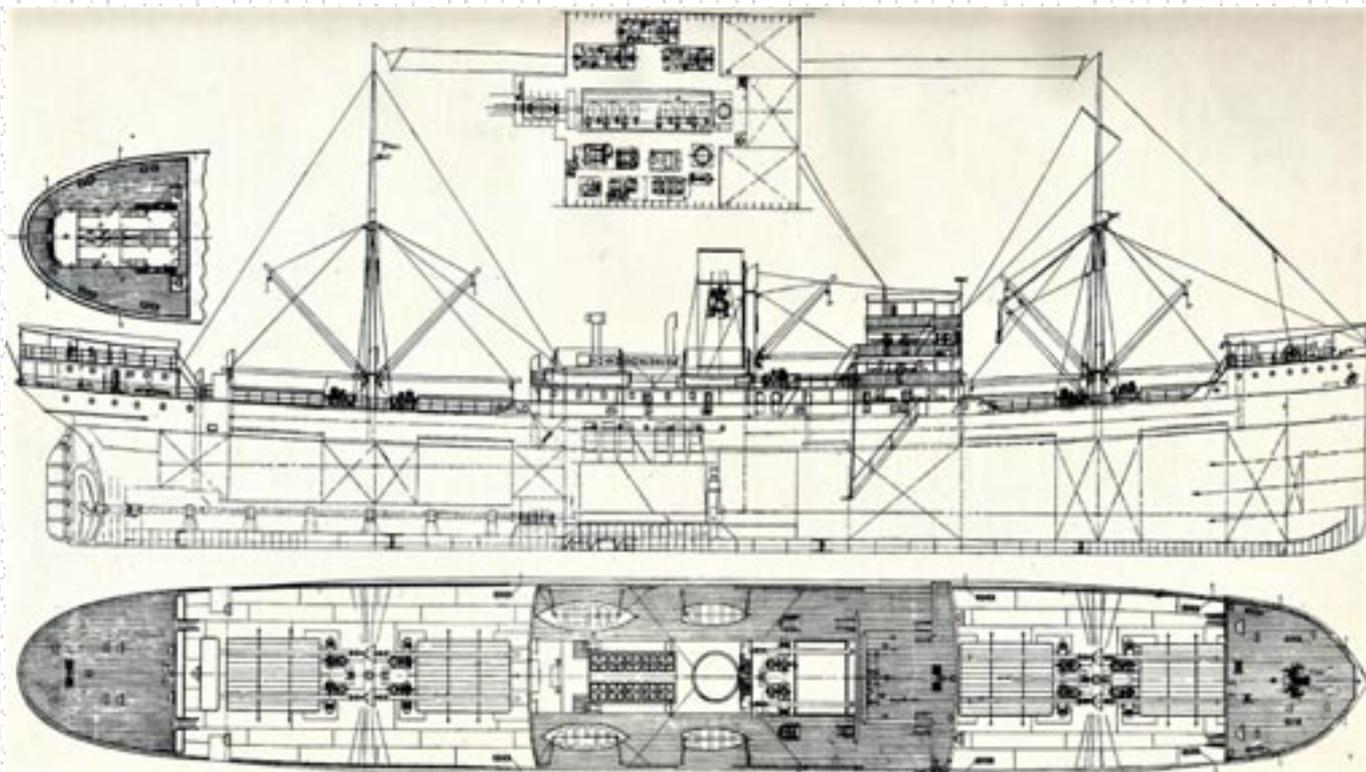
lora, 14,8 de manga y 6,3 de puntal. Disponía de una capacidad para albergar a 30 pasajeros y estaba diseñado como buque-escuela. Dato a tener en cuenta: Fue el cuarto de la naviera y el primero que se construyó en España dotado con motor Diesel.

El Monte Gorbea fue uno de los buques de la citada naviera que cubría la ruta atlántica aprovechando el tirón que suponía la corriente migratoria hacia América surgida como resultado de la contienda española. Al ser una motonave mixta se podía permitir combinar el tránsito de pasajeros y el transporte de enormes cargamentos de grano -trigo y maíz, sobre todo- para remediar la necesidad alimentaria del país. Para evitar que se produjeran incidentes en los trayectos, el Ministerio de Marina suscribió un acuerdo con el gobierno alemán a fin de que la flota española, ejerciendo su derecho de neutralidad, no fuera atacada. A tal efecto, se hizo un listado de buques de bandera española que los germanos distribuyeron a toda su flota para que se les respetara en todos los posibles encuentros. Esta era la garantía que se esgrimía ante los viajeros.

LA RUTA DEL MIEDO

El 19 de setiembre de 1942, el Monte Gorbea hacía la trayectoria Buenos Aires-Bilbao, llevando a bordo treinta y tres pasajeros y cuarenta y seis tripulantes, mientras que en sus bodegas se apilaban 5.850 toneladas de trigo, lo que suponía una ayuda social de gran importancia.

La motonave, tras haber hecho escala en Curaçao para reponer combustible, se encontraba a 60 millas al este de Martinica, una de las islas de las Pequeñas Antillas. Sobre las siete y media de la tarde, fue atacada por un submarino alemán.



Esquema del buque 'Monte Gorbea'

El buque bilbaíno fue torpedeado y hundido por un submarino alemán.

Los torpedos alcanzaron las bodegas 2 y 3 y en menos de un minuto el buque se hundió por la proa. El suceso se saldó con la muerte de 43 personas, entre tripulantes y pasajeros, amén de la pérdida total de la carga.

Como el hecho trasgredía las normas acordadas por los gobiernos español y alemán se llevó a cabo una investigación buscando al responsable. Durante unos días la prensa española silenció el hundimiento en espera de que los alemanes diesen una explicación.

El comunicado del alto mando de las fuerzas armadas alemanas llegó así de ambiguo: "...Los submarinos han

hundido un barco destinado al transporte de tropas que transportaba 14.000 toneladas y han causado averías a otro transporte de 18.000. Éste fue alcanzado por dos torpedos. Por último, los submarinos detuvieron a una corbeta...".

El Ministerio de Marina puso el grito en el cielo ya que la nota no podía ser más anodina y en momento alguno citaba al buque bilbaíno. Para las autoridades germanas no había pasado nada. Era el pan nuestro de cada día en una guerra en la que todo valía y la piratería reinaba sobre el Atlántico.

UN CAPITÁN ENVALENTONADO

El submarino responsable del ataque fue el U-512, construido en los astilleros Finkenwärder de Hamburgo, botado el 9 de octubre de 1941 y rematado en Kiel, de donde partió hacia la aventura el 15 de agosto de 1942.

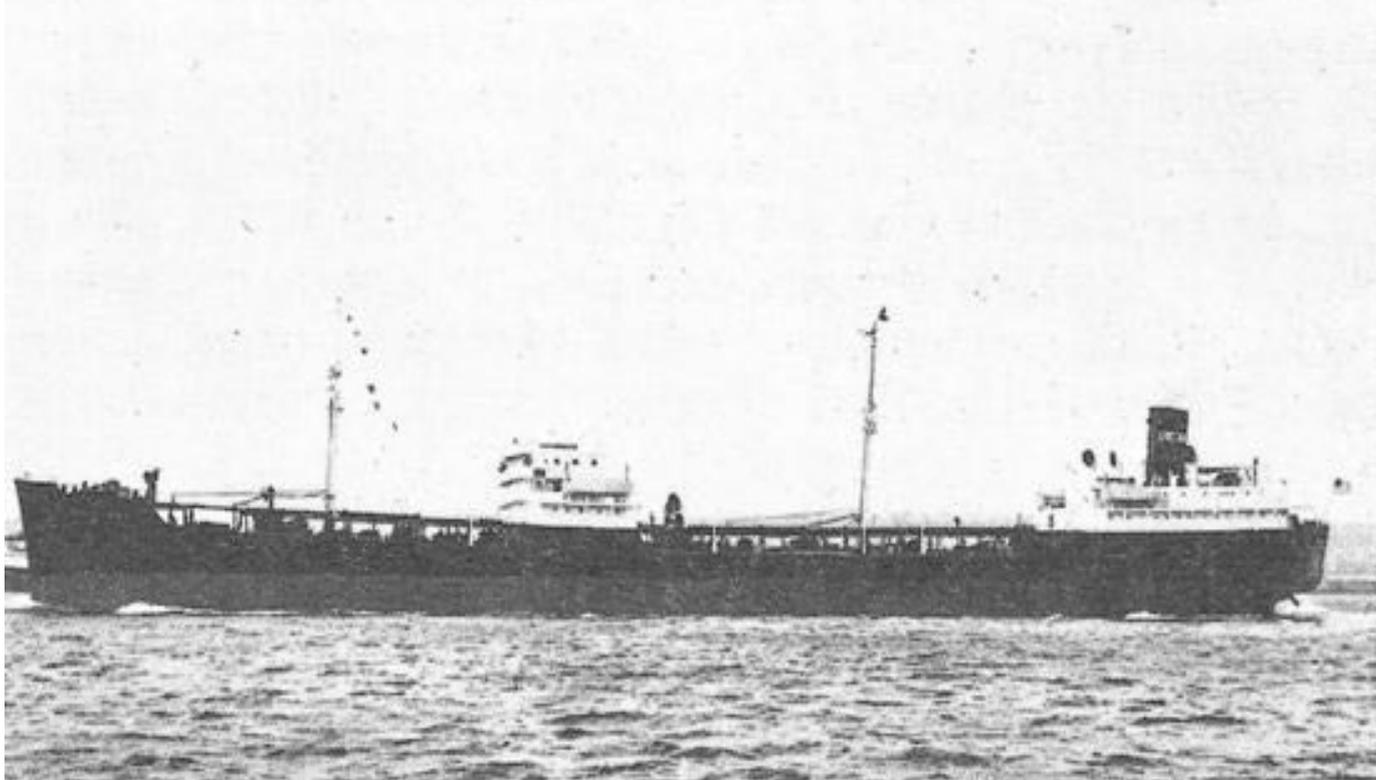
El teniente de navío Wolfgang Schultze, en su discurso de partida destacó ante su tripulación el compromiso personal adquirido de batir los récords

Fue un auténtico acto de piratería moderna

establecidos hasta entonces causando estragos entre los enemigos. Su fidelidad al Reich le hizo suponer que estaba ante la gran oportunidad de su vida para medrar.

En su primera orden, Schultze evitó salir al Atlántico por el Canal de la Mancha y dirigió el U-512 al Mar del Norte para situarse frente a la costa de Noruega y llegar cómodamente hasta las islas Feroe. Fue entonces cuando cambió de rumbo internándose propiamente en el Océano Atlántico con los torpedos preparados.

La primera ocasión se le presentó el 12 de setiembre cuando en el periscopio apareció la silueta del Patrick J. Hurley. Era éste un buque acondicionado como petrolero de un año de vida.



Éste era el Patrick J. Hurley, otra víctima del U512.

El U-512 fue localizado navegando al norte de Cayenne por un avión de la flota norteamericana

Había partido de Aruba, en las Antillas Holandesas, y pretendía llegar a Belfast, en Irlanda. Portaba 10.864 toneladas brutas de combustible y no iba escoltado. Vamos, una perita en dulce para el U-512.

A la altura del Mar de los Sargazos, frente a la costa del estado norteamericano de Florida, el submarino alemán disparó un torpedo contra el petrolero, pero falló. Carl Stromgren, capitán del Patrick J. Hurley, era perro viejo y trató de escapar en zig-zag a una velocidad de 15 nudos. El U 512 le persiguió sin tregua durante seis horas y media hasta que, al día siguiente,

consiguió hundir al buque. En la acción se perdieron diecisiete vidas entre oficiales, artilleros y marineros.

Envalentonado con este hundimiento, el submarino prosiguió su rastreo hasta que dio con la motonave bilbaina. Cuando Schultz, vio a la presa por el periscopio, desoyó las órdenes que tenía y dio orden de disparar en dos ocasiones. El Monte Gorbea estaba perfectamente identificado con bandera de un país amigo y en sus bodegas no había armamento, sino comida.

La acción de Schultz fue denunciada por sus camaradas. No era un hombre apreciado por la tripulación dado el agrio carácter que tenía como consecuencia de las borracheras que, según dicen, agarraba estando de servicio.

El funeral por las víctimas del Monte Gorbea se celebró en la iglesia de San Vicente, de Bilbao, con asistencia de los familiares, supervivientes y

Murieron 43 personas en este fatal siniestro

autoridades civiles y militares, así como por una representación de la Naviera Aznar. En el centro del templo se colocó un severo y artístico catafalco al que dieron guardia varios oficiales de la Marina Mercante. La capilla y coro interpretó por primera vez en Bilbao la Misa Coral de Requiem del maestro Perossi.

El 3 de octubre el U-512 fue localizado navegando al norte de Cayenne por un avión B-18 del escuadrón 99 de la flota norteamericana. Éste hizo cuatro cargas, dos de las cuales alcanzaron al submarino que se hundió tocando fondo a 23 brazas. Hubo un superviviente y 51 muertos. 

El Salón Náutico celebra su 60 aniversario

El Salón Náutico celebra en octubre su 60ª edición con la mayor muestra flotante de los últimos años. Para ello, prevé contar con más de 200 expositores y 700 embarcaciones. Desde el 12 al 16 de octubre, ofrecerá, en agua y en tierra, las principales novedades del sector con el objetivo de fomentar su crecimiento y expansión internacional.

Los espacios Innovation Dock, Sea Boulevard y Marina Dream concentrarán la oferta del salón. A su vez el Salón colaborará con la Copa América y otras pruebas deportivas

En su 60 aniversario contará con una gran muestra flotante al sumar a los tradicionales muelles de la Fusta y de España, la Marina Port Vell, como parte de su superficie expositiva.

Organizado por Fira de Barcelona, en colaboración con la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), el evento contará, una vez más, con una muestra significativa del mercado náutico nacional e internacional con la presencia de embarcaciones de las principales empresas y marcas. En concreto, está prevista la presencia de 200 expositores y 700 embarcaciones, alrededor de 200 de ellas en el agua.

Con el objetivo de contribuir al crecimiento del sector y fidelizar a los nuevos públicos que han propiciado el aumento de la comunidad náutica en los últimos años, el salón está preparando una edición que girará alrededor de la innovación, la digitalización y la sostenibilidad como grandes ejes estratégicos en línea con las necesidades del sector.



El Salón Náutico ofrece todos los avances tecnológicos del sector.

El presidente del certamen, Luís Conde, ha afirmado que “se trata de una edición muy especial, ya que el salón suma nuevos espacios con el objetivo de seguir siendo el mayor escaparate comercial de la náutica española, contribuir al crecimiento del sector y potenciar su transformación”. En este sentido - ha añadido- “cuenta, por primera vez, con una zona en la que se darán a conocer los últimos avances en innovación y sostenibilidad”.

Innovation Dock

Así, el muelle de la Fusta acogerá ‘Innovation Dock’, una exposición donde se mostrarán las innovaciones más disruptivas del momento desarrolladas por destacadas startups náuticas tanto nacionales como internacionales, junto con un pantalán sobre las aguas del puerto en el que atracarán dos prototipos de embarcaciones sostenibles, una propulsada por hidrógeno y otra eléctrica.

Este muelle concentrará, también, la mayor oferta flotante en yates a vela y una destacada selección en equipamiento, accesorios y servicios náuticos en tierra que dará forma a la zona ‘Sea Boulevard’.

Por su parte, los muelles de España y Marina Port Vell presentarán una gran exposición flotante con la mejor selección de yates a motor y catamaranes de las marcas líderes en el espacio que recibe el nombre de ‘Marina Dream’.

Un sector resiliente

Los datos de los últimos años han demostrado un buen comportamiento del sector, cuyo crecimiento se ha visto frenado en los últimos meses por cuestiones coyunturales. Así, en el primer semestre de este año, se han matriculado 3.552 embarcaciones de recreo en España frente a las 4.190 matriculadas en el mismo período de 2021, lo que representa un descenso del 15%. 

Lenguaje genuino y marino

Capitán I.J Pérez Aragón

Los marinos son de una raza especial que viven en su universo muy diferente al resto del mundo y tienen su propias normas, así como su singular forma de vida y de lenguaje. Este genuino léxico que a continuación describo brevemente, es el que habitualmente se utiliza a bordo de las embarcaciones, naves o buques de todo tipo. Como se podrá observar se trata de un lenguaje ininteligible para el profano en la materia. Es antiguo, amplio y específico, que en muchos casos proceden de la adaptación de otras épocas, lenguas y civilizaciones.

Empezamos por la "proa" que es la parte delantera del buque y que puede ser "lanzada", "recta", "invertida" en cuya base está la "roda" que puede tener o no "bulbo" y que enlaza con la "quilla" que es la columna vertebral del navío de donde parten las "cuadernas" y

"baos", que dan forma al "casco" del barco o "nave".

A continuación están las respectivas "amuras", el centro transversal que es el "través", el longitudinal que llamamos "crujía". La parte trasera es la "popa" que puede ser de espejo, plana, redonda y acaba en el "codaste" y

Existe un gran grupo de palabras de uso exclusivo de la marina

a ambas "bandas" o "costados" que no lados, están las "aletas".

La longitud del barco es la "eslora", "manga" es la anchura y "calado", la distancia vertical de la línea de flotación a la "quilla".

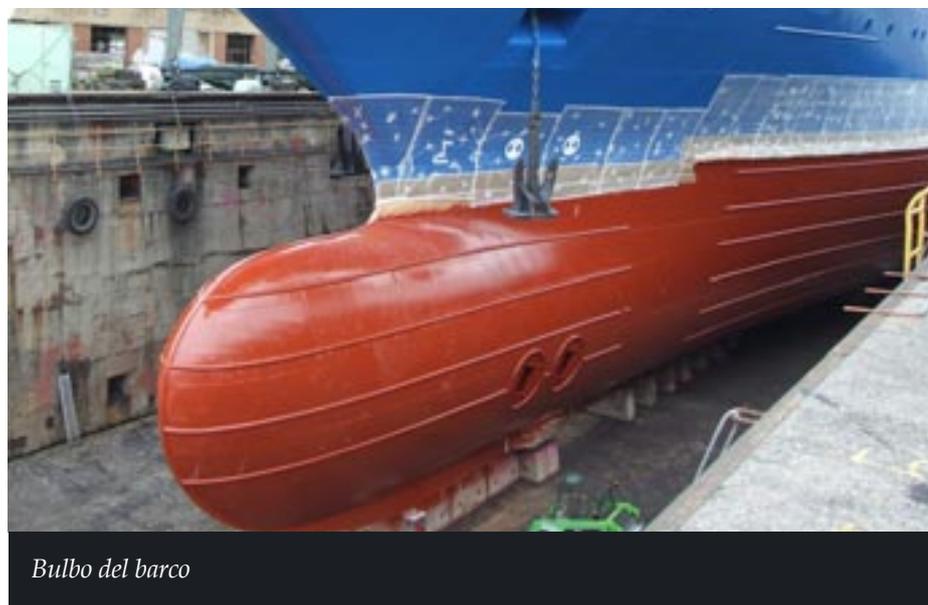
A ambas bandas en la "roda" y el "codaste", se marca una escala en "pies" y en cm, con el que se mide el calado y el "asiento" del buque.

El espacio destinado a la carga de las mercancías son las "bodegas" y para los fluidos como combustible, lubricante agua dulce o salada para el "lastre", etc. que no son depósitos sino "tanques".

Los almacenes para "pertrechos" y repuestos son los "pañoles" y si es para alimentos se llaman "gambuzas".

En puerto, los buques utilizan las amarras para su "atraque" a tierra, no mediante cuerdas sino "cabos", "estachas" o "calabrotos" que es con se quedan "abarloados" los barcos a los "muelles", en los puertos, con sus "defensas" para no dañar el "casco" y mediante "largos", "traveses" y "springs", que a través de "cornamusas" y "bitas" instaladas en el "castillo" de "proa" y la "toldilla" de "popa" se hacen firmes a los "norays" o "bolarados" de tierra por medio de las "gazas" de los cabos de amarre que se hacen en los "chicotes" con ese fin.

En lugar de entrar a puerto se "fondea" en bahía o "rada". Y, se elige zona y profundidad que se mide en "brazas", se "arria" o "fila" el ancla, dejándola a la "pendura". Y cuando ya está próximo, se pone "a pique", has-



Bulbo del barco

ta que el Capitán ordena "fondear", que "se larga en banda" con los grilletes de cadena de eslabones con "concrete" suficiente para evitar el "garreo".

Cuando el buque se dispone a salir del fondeadero, se "vira" o "cobra" con el "molinete" o "cabrestante" con su pieza con muescas, "barboten", primero la cadena que pasa por la "gatera" a la "caja de cadenas" y finalmente se "leva" el "ancla" a través del "escoben" y cuando está "clara", se "trinca" para que quede firme con la "mordaza" y el barco quede "libre" para navegar.

Para el lego, los "escobenes" aparentan ser como los "ojos del buque".

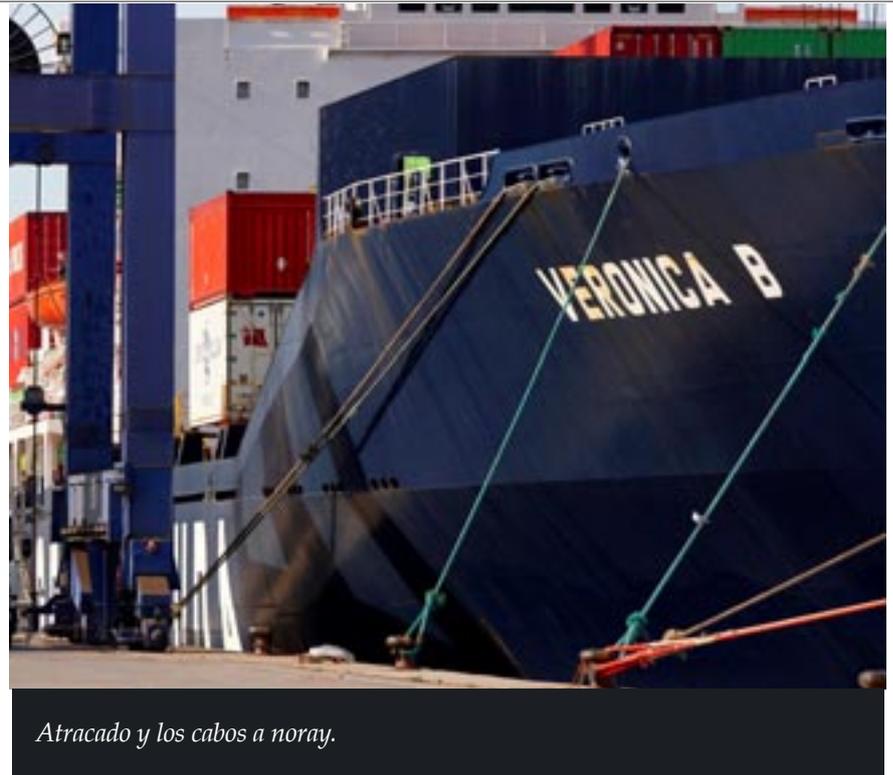
Si se sale de puerto, se procede a la maniobra de "desatraque" y se "zarpa". Cuando se llega, se "arriba" a puerto y se "atraca" a muelle.

Los barcos no se conducen, se "pilotan" o "gobiernan" mediante la rueda de timón o "caña", que la maneja el "timonel" y la propulsión se realiza mediante el "telégrafo de ordenes" a la sala de máquinas que dispone el "Capitán", "Piloto", "Patron" u "Oficial de guardia" al mando del barco.

Cuando se prepara para "zarpar", se "arrancha" y se pone el buque "a son de mar", para navegar con seguridad en caso de surgir mal tiempo.

Se calculan las distancias en "millas náuticas" el "rumbo" según los 360° o 32 "cuartas"

En los barcos veleros la terminología es tan extensa como bella



Atracado y los cabos a noray.

del "compas de bitacora" o "rosa de los vientos" y la velocidad del buque en "nudos".

El Oficial de guardia lo anota con todo detalle en el "Cuaderno de Bitácora", que el Capitán pasara al "Diario de Navegación", junto con los datos significativos del día y firma cada hoja correspondiente a cada "singladura".

Si el viento "arrecia" y se forma "temporal duro", el Capitán ordena poner el barco a la "capa", proa o amura al mar y si no es posible, se "corre el temporal" con la mar en "popa" o "aleta".

Las escalas de fuerza de los vientos de "Beaufort" y del estado de la mar de "Douglas", establecen la forma de catalogar vientos y mares, con nombres peculiares como mar "rizada", "marejada", "gruesa", "arbolada", "montañosa", etc. y tras un temporal lejano, se forma una mar de "fondo", tendida o "de leva".

Si el Capitán decide refugiarse en puerto por mal tiempo, avería, "abordaje" o "arribada forzosa", levanta acta de los hechos anotados en el "Diario de Navegación" y realiza una "Protesta de Mar".

Para limpiar abordo no hay cubos sino "baldes" y la cubierta se "baldea", aunque se haga con una manguera y no hay fregonas sino "brushes". Al realizar la limpieza en cubierta es importante saber si se está situado a "barlovento" o "sotavento". El agua sale de la cubierta del barco a través de los "imbornales" y "trancaniles".

Cuando los barcos se inclinan sobre una "banda", se "escoran" y se "adrizan" cuando vuelven a su posición normal.

Si no tiene buena estabilidad se "duerme" o "acuesta".

Para controlar la "escora", los "cascos", disponen de una "quilla de balance" ubicada longitudinalmente en el "pantoque" de cada "costado".

Algunos buques mercantes y cruceros además disponen de "alergones estabilizadores" laterales retráctiles, para tener una estabilidad extra y "escoras" menores.

También es necesario tener un buen "asiento", que es la diferencia de "calado" en "proa" y "popa".

En todos los buques en cada banda en el centro de eslora, está grabado el "Disco Plimsoll" que marca la línea de cubierta y el "francobordo" o "máximo calado" o "mínimo francobordo" y líneas de seguridad de carga máxima en las diferentes zonas marítimas, épocas del año, latitudes, en agua salada y dulce.

La "obra viva" o "carena", es la parte del casco sumergido y la "obra muerta", es la parte del casco que está por encima del agua.

La parte del buque que está por encima de la cubierta principal, es la "superestructura" que generalmente es donde están los "camarotes", "cámaras", separados no por tabiques o paredes, sino por "mamparos" y en la cubierta superior está ubicado el "puente de mando".

La ruta y los diferentes "rumbos" que realiza el buque en su "singladura", se denomina "derrota", que se

Muchas expresiones nacieron a bordo de los propios buques

calcula y anota en las "cartas" en el "Cuarto de Derrota" ubicado en la popa del "puente de mando o gobierno".

En la "derrota" se encuentra la "mesa de derrota" y donde se guardan las "cartas náuticas" o mapas, libros, "derroteros", "portulanos", código internacional de señales, "anuario" y "tablas náuticas", "Cuaderno de Bitácora" y "Diario de Navegación", "cronómetro con horario del "primer meridiano o de Greenwich", reglas, escuadras, compases, "transportadores", "sextante" y donde se hacen los cálculos de "posición" de "Latitud" y "Longitud" y el seguimiento de la navegación o "ruta".

Esta es una parte básica de la terminología náutica a la que habría que añadir la específica en los diferentes tipos de buques como los de "guerra" en los que el Capitán al mando se llama "Comandante" en los di-

ferentes navíos "acorazados", porta-aviones, submarinos, destructores, fragatas, corbetas, etc. y la especial terminología de carga, "estiba" y "fletes" en los buques mercantes portacontenedores, transbordadores, petroleros, gaseros, cruceros, etc..

Hay que añadir la terminología propia de los barcos pesqueros de litoral, altura y gran altura, con sus arrastreros, cerqueros y palangreros con sus diversos y complejos "artes" y "aparejos" para la pesca pelágica, semi-pelágica y demersal".

Y final y especialmente la de los barcos veleros donde la terminología es tan extensa como bella en los diferentes tipos de buques en función de su extraordinario "aparejo" que es el conjunto de "palos", "vergas", "jarcias" y "velas" "aúricas", "cuadras", "latinas", etc., de las "carabelas", "naos", "galeones", "goletas", "bergantines", "corbetas", "fragatas", etc..

Hay muchas expresiones que son empleadas coloquialmente que nacieron a bordo de los buques como: "ir contra viento y marea", "contra la corriente", "estar de resaca", "marcar el rumbo", "irse a pique", "soltar amarras", "cantos de sirena", "salvarse por los pelos", "a palo seco", "cortar el bacalao", etc., etc..

A esta secular profesión se llega fundamentalmente por tradición y vocación y lo primero que se aprende es el respeto al indomable océano cambiante e impredecible, a la gente de mar con amplios conocimientos fruto de la experiencia y a su singular y genuino lenguaje que es el objeto de este escrito. 🌊



Caña que maneja el timonel o capitán.

«He tratado de aportar la verdadera realidad de la vida de Elkano»

Enrique Santamaría (Bilbao, 1964) es historiador y ha centrado los dos últimos años en el estudio y trabajo de la novela sobre la figura de Juan Sebastián Elkano.



Portada de la publicación y Enrique Santamaría, autor del trabajo.

Su novela “Elkano” se centra, más que en la vuelta al mundo, en la trayectoria, la personalidad y el entorno de este marino. Su familia, su localidad natal, personas y personajes históricos con los que se relacionó o pudo relacionarse, la época que le tocó vivir y, muy especialmente, el papel fundamental que desempeñaron en su vida mujeres, desde su madre a sus (numerosas) amantes. Qué hizo antes del viaje, y qué sucedió después de su vuelta, un tiempo olvidado pero muy interesante que casi nadie menciona, y sobre el que sí se dispone de abundante información. La orientación es muy distinta a la que se le ha dado a este tema hasta ahora. Está basada en las fuentes originales de la época, y expone, por un lado, los datos reales conocidos sobre Elkano y, por otro, el origen y motivaciones de los errores que se repiten sobre él.

Santamaría es autor de dos novelas históricas: “Publio Vitelio Longo” y

la “Fábrica de Dinero”, de Ediciones Pámies, y galardonada con el premio Hislibris; y “Los Misterios de Oriente”, de ediciones Evohé.

Según el autor, “al escribir “Elkano” he tratado de lograr una serie de objetivos, que se corresponden a sus tres características: una novela naval histórica”.

Por ello “me he esforzado, en primer lugar, en ser fiel a la histórica, algo que toda obra que se denomine “histórica” siempre debería ser, aunque, en la realidad, raramente lo sean».

Por eso la gran mayoría de los personajes que pueblan la obra están basados en personas reales que protagonizaron los acontecimientos narrados”. En esa misma línea, «he tratado de reflejar de lo más rigu-

rosamente posible la realidad de la navegación durante la denominada “Era de los descubrimientos”, en el salto entre los siglos XV y XVI, «evitando contaminarla, como suele ser habitual, con técnicas, usos, instrumentos, denominaciones etc. de la llamada “Gran época de la navegación a vela”, la gran época de la navegación inglesa a vela sería más adecuado decir, en el siglo XVIII».

Los barcos, las técnicas de navegación y los marineros que permitieron al hombre alejarse por primera vez de la costa e internarse en los grandes océanos se formaron en el Mediterráneo y se unieron en la península ibérica, su puerta al océano, con los desarrollados en el Atlántico. «Por eso fueron las naciones ibéricas quienes dominaron el mar en ese periodo, algo que me gustaría haber logrado transmitir al lector».



atuneros congeladores productos TVMAC



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



tvmac



QUIMICA Y SISTEMAS PARA MANTENIMIENTO
INDUSTRIAL Y CONSTRUCCION

Fábrica y Oficinas:

Zona Industrial A Revolta

Pousadoiro, s/n.

36650 CALDAS DE REYES • (PONTEVEDRA)

Apdo. 57 - Tel.: 986 565 180

Fax: 986 565 382