

Mar

Nº 625
JULIO-AGOSTO 2022

**El ISM en
Barcelona**

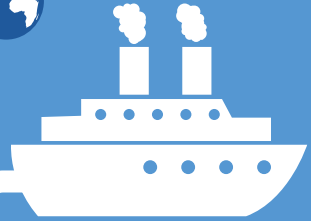
**Congreso de
mujeres
en la pesca**

**Día Mundial de
los Océanos**





Centro Radiomédico



Por tí,
siempre al
otro lado
de la línea

Teléfono (satélite/móvil):
+ 34 91 310 34 75

Radio: solicitando a
la estación costera
conexión con el CRM.

Si quieres saber más sobre
el Centro Radiomédico,
escanea este código QR:



**TEN CUIDADO
LAS CARGAS
BIEN LLEVADAS
SON MENOS PESADAS
TU ESPALDA TE
LO AGRADECERÁ**



GOBIERNO
DE ESPAÑA
MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES
INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Juntas sumamos más



La Red de Mujeres en la Pesca acaba de celebrar su 7^a Congreso Nacional en la isla canaria de La Palma. Allí ha quedado claro el poder y las ganas de las féminas por sumar y contar en el mundo de la pesca. Y es que el sector, eminentemente masculino y afectado por un problema de relevo generacional, no puede mirar hacia otro lado, dar la espalda y prescindir de la mano de obra, de las capacidades y de la ilusión de las mujeres del mar. Según el Instituto Europeo de Igualdad de Género, somos el sexto país en el continente con mayores índices de igualdad, seis puntos por encima de la media. Sin embargo, seguimos lejos de la igualdad plena y la brecha de género tiene un impacto negativo en nuestra economía. En su Informe “Closing Gap”, la consultora PwC destaca que cada año dejamos de ingresar un 18,5% de nuestro PIB por la desigualdad en el empleo.

El sector marítimo no es excepción. Somos la primera potencia europea en pesca y uno de los países con mayor vinculación histórica, cultural, social y económica con el mar. Sin embargo, la presencia femenina en nuestros barcos, nuestras lonjas o al frente de las organizaciones representativas del sector está lejos de ser equitativa. Las mujeres se

mantiene vinculadas a los trabajos desarrollados en tierra, haciendo una tarea esencial pero, en general, la que tradicionalmente se ha “reservado” para ellas.

En La Palma hemos conocido testimonios de mujeres que, aún estando perfectamente cualificadas, no encuentran trabajo en un barco por su condición femenina. En tierra, las desigualdades también existen. No podemos olvidar a las trabajadoras de la industria de la transformación. Ellas concentran la totalidad de los contratos a tiempo parcial, los puestos menos cualificados y los peor retribuidos. En los últimos años, el asociacionismo está dando visibilidad profesional a las mujeres del mar. También son más los hombres implicados en la corresponsabilidad y la superación de roles tradicionalmente asignados a las mujeres. Abundan las empresas que implantan medidas y se comprometen en trabajar por un futuro igualitario, paritario en derechos y obligaciones en el mar. En este sentido, aplaudimos el Plan para la Igualdad de Género en la Pesca y la Acuicultura del MAPA o el estudio en perspectiva de género en la prevención de riesgos laborales en los barcos de pesca que ha realizado la Fundación Fundamar. ■

Vivir para contarlo

Autor: Quico Taronji

Edita: Harper Collins

Quico Taronji, periodista y navegante, es el autor de "Aislado", libro en el que relata la experiencia personal vivida cruzando el Mediterráneo en un kayak trimarán impulsado a vela. Nacido en Santander en 1970 lleva el vínculo con el mar en sus venas; de ahí que, en 2013, cuando aseguraba sentirse personalmente perdido y con la necesidad de transformar su vida, decidiera embarcarse en una aventura que le llevaría de Algeciras a Estambul, como la canción de Joan Manuel Serrat, pero que terminó de manera angustiosa en aguas de Túnez.

Afirma no saber qué le depararía la travesía al embarcar pero lo hizo, convencido de que llegaría a conocerse mejor a sí mismo, con la posibilidad de edificar su vida en torno a su gran pasión, el mar. Además, tenía la certeza de que algo bueno le traería este tiempo en solitario. Era, lo que denomina, "un experimento con su vida".

"Aislado" empieza con una frase que pone los pelos de punta "Una ola descomunal avanza imparable hacia mí".

Al presentar su libro, relata a los lectores que, al cerrar los ojos, aún distingue el color del cielo recordando



Naufregar
no es un
fracaso. Es
una lección
de vida para
aprender
qué se ha
hecho mal

la puesta del sol en aquel terrible momento, o cómo una punzada en el estómago le hacía presagiar que todo podía acabarse con esa masa de agua que se le venía encima.

Para este intrépido periodista, naufragar no es malo. Sobre todo, si se tiene la suerte de vivir para contarlo. Ayuda a reflexionar qué se ha hecho mal y qué ha provocado el accidente. Esa es la "auténtica lección de vida". Por ello, no considera un fracaso el no haber llegado a Turquía. El éxito de su aventura fue "la decisión de lanzarse al mar" porque al final

era un "viaje interior", dice.

Se entristece al recordar la basura que flota en el Mediterráneo. Cree que la educación es la mejor arma para luchar contra la degradación de los ecosistemas marinos. También guarda memorias inolvidables, como la descarga de sardinas en un puerto marroquí y el brillo de sus escamas, simulando un mar de plata o el juego de tres calderones con su embarcación cerca de Menorca, hundiéndose en proa y apareciendo en la popa. También tiene recuerdos menos idílicos como el encuentro con un mercante que casi se le lleva por delante. ■



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Redacción:

Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es), Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es) y Anabel Gutiérrez (ana-isa-bel.gutierrez1@seg-social.es)

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2. Tel. 881 90 98 00.

Alicante: Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 2. Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1. Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Casa del Mar. C/ Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao. Tel. 94 473 90 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20. Tel. 956 50 02 40.

Gijón: Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón (Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. Tel. 959 25 74 11.

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322. Las Palmas de Gran Canaria. Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churrua, 2. Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

Meiella: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1. Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19. Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Port, 300. Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Vigo (Pontevedra). Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: C/ Alejandro Cerecedo, 8. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 Madrid. Tel. 91 700 66 00. **Suscripciones:** revista.mar.ism@seg-social.es / www.seg-social.es

Diseña e imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 123-20-003-8 **NIPO Web:** 123-20-004-3

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR las suscritas por su director o que aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica en Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.

Descárgala en tu smartphone



ISM



Dirección Provincial de Barcelona. Nos acercamos a la Ciudad Condal para conocer la gestión del equipo de M^a Dolores Muñiz.

PÁGINA 22

- 10 Cofradías catalanas.** Los pósitos catalanes eligieron a sus patronos mayores y nombraron a sus representantes.
- 14 Entrevista.** Óscar Cárdenas nos cuenta a través del objetivo de su cámara cómo es la vida a bordo de un pesquero.
- 20 Tribuna.** Elena Pita, directora de la Fundación Biodiversidad, explica cómo gestiona esta institución los proyectos de investigación marina.
- 28 ISM.** Nuestros compañeros en la Dirección Provincial de Vilagarcía estrenan instalaciones.
- 32 Formación.** Con motivo del Día Mundial de los Océanos, el IFP Marítimo-Pesquero de Las Palmas organizó una jornada sobre Formación Profesional Dual.

MEDIOAMBIENTE



Día Mundial de los Océanos. La ONU nos recuerda cada 8 de junio la importancia de cuidar los mares y océanos para la supervivencia del planeta.

PÁGINA 30

- 34 Mar Menor.** En mayo prosperó la Iniciativa popular para dotar de personalidad jurídica al Mar Menor.
- 38 Observadores del Mar.** Este verano se puede colaborar en 15 proyectos científicos enviando fotografías de algas, medusas, plásticos.
- 42 Caja negra de los barcos.** Estos dispositivos registran la actividad de navegación y permiten determinar la causa de accidentes.
- 46 Paso del Estrecho.** La Operación Paso del Estrecho entre Marruecos y Europa ha comenzado.
- 48 Peregrinar por mar.** La ruta "Traslatio" evoca el recorrido con los restos del apóstol Santiago.
- 52 Historia.** El hundimiento del Elorrio es la mayor tragedia marítima registrada en el Cantábrico.



SÉPTIMO CONGRESO RED DE MUJERES DE LA PESCA

De la invisibilidad al éxito



La isla de La Palma se convertía los días 3 y 4 de junio en un hervidero de mujeres de la pesca. Después de la pandemia había ganas de reencuentros en persona, y de un compartir historias, retos, éxitos y proyectos. Las mujeres de la pesca siempre han estado, pero hasta hace poco no se las ha reconocido, ni respetado el lugar que se ganan día a día.

Ya queda lejos aquel primer Congreso Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero, promovido por la Secretaría General de Pesca hace doce años en San Sebastián, para impulsar el papel de la mujer en la pesca, así como el asociacionismo, la comunicación y el intercambio de iniciativas en cualquiera de sus áreas.

Los más veteranos, que han estado en casi todos los eventos como el director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura, Ignacio Gandarias, o la directora del ISM, Elena Martínez, nos hablan de la notable evolución que separa los siete congresos. De la timidez inicial, del no saber a qué venimos a sentir que sus propuestas son escuchadas y tenidas en cuenta, reivindicar, no conformarse y cómo no, ver reconocidas parte de sus iniciativas.

En La Palma, el lema del congreso “Mu-

Hay que continuar reforzando el tejido asociativo femenino como fórmula de seguir avanzando

eres del mar, por un futuro sostenible” que reunió a más de 200 profesionales del mundo de la pesca, muestra el interés de la Administración por destacar la labor de la mujer a la hora de dar relevancia a la comercialización como salida ante los retos que plantea Europa.

El asociacionismo se ha revelado, junto a la colaboración, como el verdadero motor impulsor del papel real de la mujer profesional de la pesca como hacedora de negocios. Si tras el quinto congreso (Valencia 2017) surgió Andmupes, la Asociación de Mujeres Andaluzas de la Pesca, el séptimo será el embrión del asociacionismo de las mujeres canarias que tomaron en La Palma el relevo.

La consejera de Pesca de Canarias Alicia Vanoostende, reconocía que es necesario impulsar la participación de la mujer en la pesca extractiva. En torno a 1.200 mujeres canarias cotizan en el REM, un 17,3%

del total de afiliados, de las que solo 200 están dadas de alta en la pesca. La secretaria general de Pesca, Alicia Villauriz ofrecía en su intervención una de las claves de la localización del congreso: “La resiliencia de La Palma representa la capacidad de recuperación del sector pesquero”.

Tanto trabajo no puede caer en saco roto. Los esfuerzos de las mujeres en las áreas del cultivo de especies o la repoblación; su labor para sensibilizar y conservar el patrimonio y la cultura marinera o su creatividad a la hora de impulsar nuevas áreas de negocio a través del reciclaje de basuras y la creación de subproductos a partir de los mismos, necesitan la visibilidad que le ofrecen estos congresos.

El consejero de Pesca canario, Carmelo Dorta aportaba parte de la respuesta: “Lo más importante en la pesca no es pescar si no vender y eso muchos pescadores no lo entienden, por eso se ha notado en los últimos años la incorporación plena de la mujer al sector porque ellas trabajan además para darle valor a la pesca”.

Durante el acto fueron premiados seis proyectos por su contribución a la sostenibilidad ambiental. Recogía uno de los galardones la bióloga y buceadora Sofía Tristanchó, de Futuralga por un programa para crear envases a partir de las arribazones de algas marinas. En la misma línea destacaba Redes Vivas, asociación que a través del reciclaje ha proporcionado mallas para los campos de fútbol gallegos.

En sostenibilidad social han sido premiadas la Kofradia Itsas Etsea y Andmupes por sus programas formativos e-learning para mujeres. La pescadería El Muellito de Santa Cruz de La Palma fue galardonada por su sistema de co-



Elena Martínez:
“Tenemos que cambiar el relato y dejar de hablar de la pesca como un trabajo peligroso y mal pagado”

mercialización directa de la cofradía local, mientras que la armadora Cristina Caparros de Cap a Mar era reconocida por su proyecto de venta online y de pescaturismo en Barcelona.

TALLERES Y CONCLUSIONES

Los mismos problemas, diferentes zonas. Esta frase podría resumir el sentido de reunirse, exponer y dar origen a algo nuevo a través de las mesas redondas y talleres que se celebraron sobre pesca extractiva, marisqueo, rederas, acuicultura y comercialización. ¿Qué se ha conseguido?, ¿en qué aspectos es necesario seguir insistiendo?, ¿qué nuevos problemas están surgiendo?. Todas estas preguntas encontraron respuesta porque, al fin y al cabo, los retos del sector pesquero no entienden de género, “todo lo que hacemos -comentaba la representante del marisqueo gallego- no es solo para las mujeres sino para todos los profesionales de la pesca”.



Pesquero partiendo de Tazacorte con la colada al fondo

Se ha conseguido mucho. En este congreso el anuncio de que mariscadoras, rederas, percebeiras, neskatillas y empacadoras tendrán un coeficiente reductor del 0,15 concitó grandes aplausos, así como el hecho de que en el periodo de consulta pública se haya logrado introducir un cambio en el articulado de la Ley de Pesca Sostenible para incorporar medidas de apoyo específicas para la mujer de la pesca.

Así que, la tarea continúa. Hay que reforzar el tejido asociativo femenino como fórmula de seguir avanzando y consiguiendo objetivos. Proseguir en la lucha para que se reconozcan las enfermedades profesionales en función de cada trabajo específico. Es vital enseñar a las nuevas generaciones de dónde viene el pescado, enseñarles a amar el mar. Seguir peleando para que la mujer esté representada en los lugares donde se toman decisiones y por supuesto ahondar en fórmulas de pesca sostenible y economía circular.

CAMBIAR EL RELATO

La gente del mar envejece. El mayor número de afiliados se concentra en la franja de los cuarenta (23.981) seguido

Mar Sanz: “En estos años las mujeres han ampliado y consolidado su capacidad organizativa y encabezan proyectos empresariales de éxito”

muy de cerca por los que se aproximan a los sesenta (21.769). A 31 de mayo el número de afiliados al Régimen Especial del Mar era de 71.460, de los que solo el 15% son mujeres.

Si la solución al relevo generacional fuese fácil y dependiese de un solo factor, seguramente tendríamos unos datos de afiliación más equilibrados.

Desde el Congreso, el mensaje fue claro, como así incidieron varias ponentes y la directora del ISM, Elena Martínez, durante su intervención para clausurar el evento: “Tenemos que cambiar el relato. Dejar de hablar de la pesca como un trabajo peligroso y mal pagado, no se trata de ocultar una realidad sino de hablar también de la importancia de trabajar al aire libre, las posibilidades de mejora, de ser tu propio jefe, un trabajo en el que puedes jubilarte antes y en el que una vez lo dominas puedes cambiar el barco por la tierra gracias a las posibilidades de diversificación que se ofrecen”.

Hace falta una campaña de visibilización de la mujer potente en el mar y que sean las propias mujeres, quienes con relatos en primera persona, alienten a sus familias, amigos y allegados a conocer el mar.

En esta línea, hay que destacar las intervenciones de Tamara de la Rosa (Málaga) y Teresa Pérez (Tenerife), ambas marineras pescadoras, con formación de patrón costero y experiencia en pesca de arrastre que ven como sus títulos caducan en el bolsillo porque no hay armadores que las contraten. A eso se suma la frustración por ver una carrera profesional truncada ya que, sin las prácticas de embarque, no hay posibilidades de acceder a títulos que les permitan dirigir embarcaciones superiores. Todas estas ideas que se comparten y

difunden deben servir para sembrar semillas en las nuevas generaciones y no para alejarlas, como explicaban en sus intervenciones Shonia Cruz (Andmupes) y Rita Míguez (Anmupesca) animando a todas a aceptar la misión de transmitir el compromiso con el trabajo y contar que se puede disfrutar de él, que es un sector rentable y sin esconder que también es duro, hay que destacar lo bonito y apasionante que es, “la gente joven busca emociones fuertes, pues aquí las tiene y además pueden ganarse muy bien la vida con este trabajo”.

LA IMPORTANCIA DE LA FORMACIÓN

El debate sobre la formación despertó un gran interés en las asistentes. José María Pérez Toribio, subdirector de Acción Social Marítima del ISM, hacía un llamamiento a que sean las propias usuarias quienes contacten con el Instituto para contar cuáles son sus inquietudes en materia formativa.

La formación del ISM trata de acompañarse de forma continua a las necesidades del sector. Se están realizando notables inversiones en la plataforma online para llegar a más profesionales. Se están remodelando instalaciones

Hay que transmitir el compromiso con el trabajo, contar que se puede disfrutar de él y que, además, es rentable

para adaptarlas a la realidad de la profesión, como la recreación de la cocina de un barco en el Centro Nacional de Bamio en la que los profesionales de los buques hospital serán quienes impartan esa formación. Además, se va a modificar la fórmula de inscripción en los cursos para que el usuario sepa exactamente la fecha y lugar donde se celebran.

El 20% de los alumnos que se forman en el ISM son mujeres sin embargo solo el 15% están afiliadas “necesitamos saber las circunstancias que concurren en cada lugar, incluso en cada familia, para tratar de cambiar estas cifras. Tenéis a nuestros directores locales y provinciales a vuestra disposición”, explicaba el representante del ISM.

Hay mucho hecho, pero queda todavía por hacer. Desde la organización del evento, Mar Sanz hacía hincapié en todos los logros. En doce años se ha conseguido tanto visibilización como reconocimiento, social y profesional, de las mujeres del sector: “En 2010 partíamos de un contexto en el que la labor de la mujer era a menudo considerada subsidiaria de la que realizaban los hombres en el mar, por lo que a veces no eran consideradas como verdaderas profesionales. Hoy en día ha aumentado la concienciación del sector, y de ellas mismas, sobre la importancia del trabajo que realizan”.

Derivado de todo lo anterior, también se ha producido un incremento del liderazgo y empoderamiento femenino con una mayor participación y representación de las mujeres en los órganos de gobierno y decisión del sector. En estos años han ampliado y consolidado su capacidad organizativa y encabezan proyectos empresariales de éxito. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Foto de familia en el Parador Nacional que acogió el congreso



Pescadores de la Cofradía de Barcelona con nuestra directora provincial en el puerto pesquero

COFRADIAS DE PESCADORES CATALANAS

Nuevos representantes

Con la presentación de los órganos de gobierno de la Federació Nacional de Confraries de Pescadors culminó el pasado 7 de junio el proceso electoral que las cofradías de pescadores catalanas han celebrado desde comienzo de año. Seis meses en los que se han elegido a los patronos mayores de los 26 pósitos de Gerona, Barcelona y Tarragona, a los representantes de las tres Federaciones Territoriales y al presidente de la Federación Nacional catalana.

Las cofradías de pescadores catalanas acaban de culminar un proceso electoral que les ha ocupado los últimos seis meses. Todo comenzó el pasado 17 de enero con la publicación de la Orden de convocatoria de elecciones en el Diari Oficial de la Generalitat. Un mes más tarde, se proclamaron las listas definitivas de candidatos, que se votaron el 26 de febrero. En esta primera fase, se elegían patronos

mayores en los 26 pósitos del litoral catalán. Un total de 1.799 personas (540 armadores y 1.259 tripulantes) formaban parte del censo electoral y decidieron mayoritariamente mantener los mismos órganos de gobierno que los resultantes en las elecciones anteriores. Sólo en nueve de las 26 cofradías (L'Ampolla, Badalona, Blanes, L'Escala, L'Estartit, Mataró, Palamós, El Port de la Selva y la cofradía "Verge del Carme" de Montgat-El

Masnou-Premiá de Mar) se eligieron nuevos representantes.

El 22 de marzo se inició la segunda fase del proceso electoral. Esta vez en las Federaciones Territoriales de Barcelona, Tarragona y Girona. El 23 de abril fueron las votaciones y el 2 de mayo se proclamaron oficialmente los presidentes de cada Federación. Resultaron elegidos Antoni Abad Mallol, en Girona, Antonio Marzoa Notlevsen, en Barcelona y Eusebio Rosales Peñol, en Tarragona.

La última fase de las elecciones terminó el 7 de junio con la proclamación del presidente de la Federación Nacional Catalana que resultó elegido Antoni Abad, al ser el único candidato que se presentaba.

DEFENDER AL PESCADOR

Los representantes de las cofradías deberán defender ante las administraciones los intereses del sector pesquero e intentar buscar soluciones a los problemas que les afectan. Son, fundamentalmente, los derivados de los altos precios de los combustibles y del Plan Plurianual para la Pesca de Arrastre de Fondo en el Mediterráneo occidental.

La defensa de la pesca y de sus trabajadores está en el ADN de las cofradías, en sus Estatutos. Sin embargo, los pescadores se quejan de que no son lo suficientemente reconocidas por la Administración. Para Antonio Marzoa, patrón mayor de Arenys de Mar y presidente de la Federación Territorial de Barcelona, las cofradías son "corporaciones de Derecho Público desde la Edad Media a las que nunca han prestado la atención que deberíamos tener".

Desde su punto de vista, España no ha sabido reconocer, ni defender

El proceso, desarrollado en tres fases, comenzó en enero con la publicación oficial de la convocatoria electoral

ante Europa, el papel que estas corporaciones realizan desde hace siglos. "Las cofradías ejercemos la autogobernanza desde la Edad Media con reglamentaciones. Siempre ha habido una regulación, nacida del propio sector y de sus cofradías. Las vedas, las jornadas de trabajo... Es el sector quien las propone y se autoimpone, buscando la colaboración y ayuda de la Administración para hacerlo".

Antonio Marzoa insiste en que en las cofradías se ha dado siempre una estructura paritaria donde armador y tripulantes (la parte económica y la parte social) están representados en igualdad y siempre renovándose, de manera periódica, con criterios democráticos. "Hemos sido siempre demócratas y paritarios. Eso se ha menospreciado y no se ha sabido exportar. Dejamos que Europa pusiera en marcha organizaciones de productores a las que se ayuda y promueve y a nosotros nos olvidan. Las administraciones, del color que sean, jamás se han preocupado por nosotros. Miran para otro lado y lo



Antonio Marzoa, presidente de la Federación Territorial de Barcelona

que nos dicen es convertirnos en organizaciones de productores".

En este sentido, Marzoa considera que el papel de las cofradías ha sido total y absolutamente infravalorado. "Me niego a aceptar que haya sido nuestra culpa porque siempre hemos estado o querido estar junto a la Administración pero tenemos los medios que tenemos. Somos un colectivo cuya idiosincrasia viene marcada porque desarrollamos una profesión en un espacio reducido, como es un barco, y en un medio siempre beligerante, como es la mar".

El presidente de la Federación Territorial de Barcelona afirma que el pescador siempre sale a pescar, salvo en situaciones meteorológicas extremas. "Hemos sido esenciales durante la pandemia. La Administración nos exige, nos pide y los pescadores cumplimos. No hay que olvidar".

SENSIBILIZACIÓN SOCIAL

El papel de las cofradías de pescadores es esencial para que la sociedad tome conciencia de la importancia de conservar en buen estado los océanos y conocer la labor que realiza la gente del mar para protegerlos. En este sentido, la cofradía de pescadores de Palamós organizó en la Casa del Mar de la localidad gerundense el programa "Sensibilización Ecosocial y de Sosteni-

El 65% de los pósitos mantienen los mismos patronos mayores. Solo en nueve cofradías se eligieron nuevos cargos

bilidad del Mar" (MardeVidas2). Durante tres días (del 8 al 10 de junio) se debatió el papel que la pesca tiene en el desarrollo económico local, dándose a conocer experiencias innovadoras que los pósitos llevan a cabo en nuestro litoral.

El debate se centró en los modelos de pesca sostenible que mejoran la biodiversidad marina, las experiencias para promocionar la actividad, incorporando profesionales a la pesca a través de la formación e intentando resolver el problema del relevo generacional; la puesta en valor de los productos pesqueros, impulsando marcas comerciales y nuevos canales de distribución; la igualdad de género en el sector; herramientas para mejorar la salud de los ecosistemas marinos y la implantación de los objetivos de las Estrategias Marinas con proyectos que enriquezcan a las poblaciones costeras a través de la innovación y el crecimiento de la economía azul.

La segunda edición del programa MardeVidas se centra en las necesidades específicas que el sector pesquero tiene para liderar el reto de la sostenibilidad y los desafíos de la Agenda 2030, sin dejar de lado la divulgación de las Redes Marinas e Interés Pesquero (RMIP) a través de campamentos en embarcación, talleres en aulas del mar o unidades didácticas para el público infantil. ■

ANA DÍAZ

Censo electoral cofradías de pescadores catalanas							
	Arte menor	Cerco	Arrastre	Palangre	Cerco atún	Marisqueo	TOTAL
Armadores	271	54	203	11	1		540
Tripulantes	156	437	590	22	6	48	1.259
TOTAL	23,74%	27,29%	44,08%	1,83%	0,39%	2,67%	100%

El agua a bordo es vida

Cuida la calidad del **agua potable** en tu barco



Aprende cómo conservarla en condiciones óptimas para su consumo
Escanea este código QR:



ÓSCAR CÁRDENAS, COMUNICADOR, FOTÓGRAFO Y DISEÑADOR GRÁFICO

“Su lucha contra la adversidad es mi manera de descubrirme”



Óscar Cárdenas trabaja en el Departamento de comunicación de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz como diseñador gráfico y fotógrafo. Tras embarcarse, faenar y convivir en el pesquero Virgen de Regla surgió la exposición “Hijos de Poseidón” y el vídeo documental “Sardinas” imágenes que muestran sin tapujos y a la par la belleza y la dureza del trabajo en el mar.

Háblenos de la experiencia de embarcar y convivir con los pescadores de Barbate como base para su trabajo

“Hijos de Poseidón” es mi homenaje particular al gremio de pescadores que trabajan duro cada día. La pesca es un trabajo muy sacrificado y los pescadores emplean muchas horas de trabajo físico preparando las redes, recogién-dolas posteriormente, organizando las

capturas, los trabajos de almacenamiento en la bodega. He salido varias noches “a faenar” con ellos, a veces doce horas y otras catorce, y cuando el barco se encuentra solo en la inmensidad del mar y bajo el manto oscuro del cielo es algo bello, aunque es inevitable pensar que si el barco se fuese “a pique” sería imposible salir con vida. Los pescadores se organizan en sus

labores creando un espectáculo de coordinación y con cuidado para evitar que se produzca cualquier percance.

En varias ocasiones ha declarado que se dejó el alma en aquellos viajes

Cuando sales de noche a pescar tantas horas es normal tener un poco de miedo. Recuerdo que un marinero me dijo: “esta noche la mar está calmita”. Cuando el barco fondeó, el mar mecía levemente el barco y tardé en acostumbrarme, pasé mucha fatiga. Se pasa mal. Como sabes tuve la oportunidad de exponer la obra, aún inédita, en el restaurante “Aponiente”, del famoso chef Ángel León. Mis fotos podían ser vistas por gente importante y quería que todo saliera bien.

Las fotografías en blanco y negro son ideales para reflejar una realidad social

Saqué tiempo para hacer la exposición aún más especial. Fabricué marcos de madera para las fotos, construí una instalación artística audiovisual en la cual, a través de un ojo de buey, el espectador podía ver el corto-documental “Sardinas”, encuaderné de forma artesanal veinte ejemplares numerados y firmados con las fotografías... Un esfuerzo que mereció la pena.

Además, también grabó el documental “Sardinas” y tiene publicados dos libros

El documental es un corto producido con escenas que grabé una de las noches que embarqué. Recoge los trabajos de estos pescadores por la noche y con el sonido que había en ese momento.



Pescadores de la traíña barbateña Siempre Virgen de Regla en plena faena



Conocedores de vientos y mareas, con el mar a flor de piel

Sobre los libros, la Autoridad Portuaria publicó un libro con noventa retratos que poco a poco fui realizando a los trabajadores del muelle y fue muy satisfactorio porque supuso un reconocimiento a sus diferentes labores. Gracias a la Fundación Provincial de Cultura de la Diputación de Cádiz recibí una subvención para publicar el libro “Gente de los Pueblos”, un proyecto enriquecedor que inicié hace unos doce años recorriendo los pueblos de la provincia de Cádiz en el que se recogen retratos y textos.

Tiene varias obras en las que refleja la forma de afrontar la vida de los colectivos más próximos a usted

Es cierto que en la mayoría de mis trabajos manifiesto mi interés por el ser humano. Empatizar con las



Maniobras de izado de las artes de pesca

personas y conocer sus historias me motiva. También me interesa documentar los diferentes gremios que forman parte de nuestra cultura porque de algún modo, en ellos, queda reflejado lo que somos. Estos gremios desempeñan un papel fundamental en la sociedad y no son del todo reconocidos. Aporto mi granito de arena para mostrar su día a día, su lucha constante contra las adversidades. Para mí es enriquecedor. Quizás



Distribuyendo la pesca en cajas camino del puerto



Un café acompaña a un pensativo dueño del barco en mitad de la noche

sea la manera por la que intento descubrirme a mi mismo.

Sé que ya ha respondido varias veces a esta pregunta, un mundo con tantos avances y usted usa el blanco y negro para sus obras

La elección del blanco y negro se debe a que es característico de la fotografía clásica documental y es ideal para este tipo de trabajos que muestran una realidad social. El fotoperiodista canadiense Ted Grand dijo: “Cuando fotografías personas en color, fotografías su ropa. Cuando las fotografías en blanco y negro, fotografías su alma”.

Esto es así. En cualquier obra visual, el color puede distraer la atención y llegar a confundir a las personas que la perciben. Según la psicología del color, cada color tiene su significado para transmitir emociones y eso también varía en las diferentes culturas.

La fotografía monocromática es más impactante. Además de la pureza del blanco, es fascinante lo misterioso que puede llegar a ser el negro, sobre todo en imágenes con un trasfondo más allá que el simplemente visual.

También trabaja para la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ¿son dos mundos complementarios o divergentes?

Son dos mundos totalmente complementarios. El 80% de la comunicación es puramente visual. Si en una publicación colocamos una fotografía con un fuerte impacto visual seguramente llame más la atención de la gente. En publicidad se utiliza mucho la retórica visual para transmitir y persuadir a los consumidores.



Esperanza y temor forman parte del día a día en el mar



El esfuerzo que realizan cada día es sobrehumano



Regreso a puerto al amanecer

¿Cuánto hay de su herencia familiar como pescadores de Barbate en sus obras?

Mis abuelos, que no llegué a conocer, vivían en Barbate y estaban vinculados al mar. Uno directamente porque era pescador, y el otro indirectamente ya que vivía de la reparación de los motores de las embarcaciones de pesca. Tengo primos que continúan con la pesca. Algunos han vivido experiencias muy complicadas como un naufragio al que sobrevivieron de forma milagrosa. Creo que de algún modo todo eso queda reflejado en las obras.

Empatizar con las personas y conocer sus historias me motiva

¿En qué proyectos trabaja ahora?

No suelo dar por terminados los trabajos que hago. Continúo realizando fotografías a los pescadores y a gente de los pueblos de Cádiz, y con mi trabajo en la Autoridad Portuaria voy mostrando a diario los trabajos que realizan otros gremios: amarradores, estibadores, prácticos. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

El trabajo de Óscar Cárdenas puede contemplarse en:

Web: www.oscardenas.com
Instagram: [sons_of_poseidon_work](https://www.instagram.com/sons_of_poseidon_work)

PARA NUESTRA SUPERVIVENCIA

Los ecosistemas marinos, claves



Para garantizar el bienestar de las personas, tanto de las generaciones actuales como futuras, debemos abordar urgentemente el problema de la degradación del océano. Los impactos del rápido crecimiento de la población y la urbanización costera, el uso insostenible de los recursos marinos, la contaminación por plásticos y la proliferación de especies exóticas invasoras, agravados por el cambio climático, están provocando alteraciones importantes en el medio marino.

Estas alteraciones conllevan impactos y riesgos graves para la sociedad, que necesita ecosistemas marinos sanos. Entre estos beneficios podemos citar el secuestro de carbono, el desarrollo de actividades como la pesca y el turismo, o el despliegue

Debemos evitar la degradación de los océanos para garantizar nuestro bienestar

de tecnologías innovadoras relacionadas con energías renovables.

En este marco, la Fundación Biodiversidad, fundación del sector público estatal adscrita al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), trata de revertir el proceso de degradación del océano actuando en varios frentes complementarios.

Por un lado, contribuir a la ampliación de la superficie marina protegida. España ha alcanzado en la última década más del 12% de su superficie marina protegida, cumpliendo el hito establecido en el Convenio de Diversidad Biológica (CBD) de proteger el 10% de las regiones marinas en 2020. El trabajo de la Fundación, a través de los proyectos LIFE INDEMARES (ya finalizado) e

INTEMARES, en ejecución hasta 2024, ha ayudado a conseguirlo. Igualmente, la Fundación Biodiversidad refuerza la investigación, la innovación y la gobernanza como herramientas básicas para mejorar el conocimiento del medio marino, su seguimiento y vigilancia, y su gestión. Cuenta para ello con distintos instrumentos como, por ejemplo, los fondos Next GenerationEU, enmarcados en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que han permitido poner en marcha convocatorias de ayudas para la generación y refuerzo de redes de varamientos y rescate de especies marinas y para la generación de conocimiento para la gestión de la biodiversidad, incluyendo una línea específica para biodiversidad marina.

Por otro lado, la Fundación trata de impulsar la sostenibilidad de las actividades económicas realizadas en el mar y el desarrollo de nuevas actividades compatibles con la conservación del medio marino. Para ello ha puesto en marcha el Programa Pleamar, cofinanciado por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), que impulsa la innovación ambiental en el sector pesquero y acuícola con proyectos destinados a reforzar la protección de la Red Natura 2000.

Las más de 200 iniciativas apoyadas por este programa en el periodo 2014-2020 han perseguido reducir las capturas accesorias de la actividad pesquera y profundizar en el aprovechamiento de los descartes; fomentar la protección y recuperación de la biodiversidad marina; apoyar la recogida de basuras marinas con la colaboración de los pescadores; mejorar el conocimiento, la gestión y la protección de las áreas mari-

España ha cumplido las exigencias del Convenio de Diversidad Biológica con el 12% de nuestra superficie marina protegida

nas protegidas españolas; impulsar la innovación ambiental de la actividad acuícola y reforzar la colaboración entre la comunidad científica, el sector pesquero y las organizaciones ambientales, entre otros logros. Asimismo, la Fundación Biodiversidad trabaja para mejorar la capacitación y sensibilización de los agentes que intervienen en el impulso de la economía azul y la mejora del estado ambiental de los mares y costas, El Programa Empleaverde, cofinanciado por el Fondo Social Europeo (FSE), permite apoyar actuaciones destinadas a la capacitación del sector pesquero y acuícola, y la creación de nuevos empleos y empresas vinculadas a la economía azul y al desarrollo social y económico de las comunidades costeras. Este sector genera actualmente más de 4,5 millones de empleos en Europa, que podrían verse duplicados en 2030.

Proteger el océano es nuestra prioridad. Con estas iniciativas queremos hacer posible un cambio de paradigma, que permita detener y revertir el deterioro del océano, como aspecto clave de un futuro sostenible. ■



ELENA PITA DOMÍNGUEZ

DIRECTORA DE LA FUNDACIÓN BIODIVERSIDAD DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA

Gestión biprovincial



La Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en la Ciudad Condal se localiza en la calle Albareda, muy cerca del mar. M^a Dolores Muñoz, su directora, capitanea un equipo que gestiona la protección social integral y las prestaciones de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar de Barcelona y Girona. Este carácter biprovincial en la gestión obliga a una duplicidad de actuaciones que exige muchas veces un extra de esfuerzo por parte de los funcionarios de la casa.

Cuando imaginamos una urbe de las dimensiones de Barcelona, no es fácil pensar en pescadores saliendo a la mar -al cerco y al arrastre- desde un puerto pesquero al que, tras una jornada de trabajo, llegan con el pescado capturado, listo para subastar.

Entran los pesqueros por la bocana, navegando sigilosamente, colándose entre las dársenas y los muelles de los megayates de lujo... Más allá, a lo lejos, otros gigantes. Los barcos cru-

ceros que, haciendo escala, esperan partir hacia el horizonte, recorriendo el Mediterráneo durante unos días o trasladando pasajeros desde la Península a Baleares. Son estas personas: pescadores y empleados en los cruceros y ferries los principales afiliados que el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar tiene en Barcelona.

Pero saliendo de la gran urbe, hacia el norte y el sur, desde esta Dirección Provincial también se gestionan los expedientes de otros pescadores.

Aquellos que realizan pesca artesanal en los pueblos marineros del litoral que va desde el cabo de Creus, en Girona, al límite con la provincia de Tarragona. Estos 190 kilómetros de costa marcan la gestión del personal de la Dirección Provincial del ISM en Barcelona y de sus cinco direcciones locales (Roses, Palamós, Blanes, Arenys de Mar y Vilanova i Geltrú).

Son, a fecha de abril de 2022, 4.791 afiliados al REM (cifra del primer trimestre de 2022) los que se gestionan desde esta Dirección Provincial. Se reparten del siguiente modo: Barcelona (3.034); Arenys de Mar (263); Vilanova i la Geltrú (227); Blanes (192); Palamós (731) y Roses (344). En el último ejercicio, desde el primer trimestre de 2021 al primer trimestre de 2022, el número de afiliados global ha disminuido en 56 personas, especialmente en Barcelona (-123). Cifra que se compensa en parte por la subida de afiliados en Arenys de Mar (+91).

DOS PROVINCIAS

Son pocas las Direcciones Provinciales del ISM en las que se tienen que gestionar dos provincias a la vez. "Esta situación especial de gestión biprovincial, aunque interesante, no está exenta de problemas ya que produce una duplicidad de actuaciones en varias ocasiones. Tal es el caso de la coordinación y el seguimiento de la campaña Segumar de inspección de buques, el Plan de Objetivos Conjuntos con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, las prestaciones de incapacidad permanente o la gestión de recursos humanos con las distintas subdelegaciones de Gobierno, entre otras", dice M^a Dolores Muñiz. A ello se añade el inconveniente de

La Dirección Provincial del ISM en Barcelona está cerca del Museo Marítimo, el monumento a Colón y la terminal de cruceros

las distancias geográficas. Se tardan dos horas en coche (solo ida) en recorrer los 167 kilómetros que separan Barcelona de Roses. Los desplazamientos que efectúa el personal de los servicios de Sanidad Marítima del ISM, por ejemplo, vienen justificados por el valor que supone la proximidad al usuario, acercando así los reconocimientos médicos al sector, la revisión de botiquines de los buques o la impartición de cursos de formación sanitaria a quienes van a embarcar. Además, hay centros que no cuentan con servicios de Sanidad Marítima, lo que obliga a los médicos, enfermeras y auxiliares a trasladarse desde los centros principales, que sí los tienen a donde no los hay. Esto es un hándicap añadido ya que "la red de transporte público en Girona es complicada entre las localidades en las que el ISM cuenta con Casa del Mar", comenta la directora provincial.

MÁS RECURSOS HUMANOS

Si hay una queja generalizada en toda la Administración General del Estado es que en los últimos años se ha ido



Pescadores descargando capturas en el puerto de Barcelona



EL VALOR DE LO LOCAL. Trabajadores de los centros del ISM en Arenys de Mar, Blanes, Palamós, Roses y Vilanova i la Geltrú

incrementando una falta de personal en todos sus departamentos, la amortización de plazas cuando hay alguna jubilación o la movilización de recursos humanos que deja vacantes en muchos puestos. Esto obliga a adaptarse a las circunstancias y a trabajar, codo con codo, para que todo salga bien. En ocasiones, se ha tenido que recurrir a comisiones de servicio con funcionarios de Correos pero, aún así, no es suficiente.

Según la directora provincial del ISM en Barcelona, “desde hace años, trabajamos intensamente con dos frentes abiertos. Desde el punto de vista interno, por la falta de personal, accionando los pocos mecanismos que tenemos para incrementar la plantilla, disminuida notablemente a lo largo de los últimos ejercicios y que nos ha llevado a tener vacantes en puestos clave y específicos del ISM. Por otra parte, velando por los intereses del sector

El ámbito
biprovincial de
competencias
conlleva en
numerosas
ocasiones la
duplicidad de
acciones en la
gestión

marítimo-pesquero y accionando mecanismos para que la prestación de servicios no se vea nunca afectada por la falta de personal mencionada”, afirma.

“La necesidad de echar todos una mano se vio especialmente en la pandemia”, asegura Muñiz. La Dirección Provincial comparte dependencias con la Hospedería de la Casa del Mar, gestionada por la Generalitat de Catalunya, cuyas habitaciones se usaron como “hospital” en los primeros momentos de la pandemia. “Tuvimos que hacer todo corriendo. No podía exponer a mi gente a contagiarse en un ascensor. Tuve que decidir, con muy poco tiempo, mandar a la gente a trabajar a casa. Fueron momentos complicados porque muchos no tenían ni portátiles. Lo primero que había que hacer era gestionar nóminas, reconocer prestaciones. No había horas, no escatimamos esfuerzos. Todos



fuimos muy generosos”, afirma la directora provincial.

A fecha de 20 de abril de 2022, la plantilla total de la Dirección Provincial está formada por 43 funcionarios, entre la DP de Barcelona y las cinco direcciones locales. De ellos, 32 personas se dedican a labores de gestión y 11 son personal adscrito a los servicios de Sanidad Marítima.

El organigrama de la Dirección se estructura en una dirección y una subdirección provincial (M^a Dolores Muñoz y Cecilia Gómez, respectivamente) y cinco Jefaturas de sección: Secretaría y Recursos Humanos (Carmen Lasa y tres funcionarios más), Administración y Control Presupuestario (Andrea Rodríguez, más tres funcionarios), Prestaciones/Pensiones (Gloria Santiesteban, que dirige a cuatro personas más) Afiliación, Cotización y Recaudación (en la que trabaja Jordi Cortinas y otra funcionaria) y Formación (vacante la jefatura desde hace casi un año y asumida por

En las direcciones locales, los funcionarios del ISM dan a los pescadores un trato muy cercano, casi familiar

la directora provincial, llegará en cierto plazo una persona para dirigir la sección que cuenta con dos funcionarios). Además, en el servicio de Sanidad Marítima trabajan dos médicos (Helena Estopá y Héctor Abajo), dos enfermeras y dos auxiliares.

Además, el ISM tiene en la provincia de Barcelona dos direcciones locales: en Vilanova i la Geltrú (Daniel Martí, director, y Maite Pérez) y Arenys de Mar (Laura Muñoz, directora y Sonia Gómez). En la provincia de Girona, tenemos tres direcciones locales: en Blanes (Celia Amiges, directora, Gloria Morantes y Juan López) Palamós (Juan Gasull, director, y M^a José Martínez) y en Roses (Ismael Castillo, como director, Isabel Carretero y Asunción Maestre). Estas dos últimas locales cuentan además con centro de SM dirigidos por los médicos Joan Baró (Palamós) y Mireia Sanz (Roses). En estos centros, el trato con los pescadores es especialmente cercano porque, “al trabajar en zonas muy pequeñas, todos

nos conocen”, dice Laura Muñoz, directora del ISM en Arenys de Mar.

CALIDAD Y PREVENCIÓN

Los servicios de Sanidad Marítima de Barcelona están especialmente concienciados de la necesidad de sensibilizar a los pescadores y sus familias sobre aspectos que mejorarán su calidad de vida. Tal es el caso de los consejos prácticos para el fomento de hábitos saludables y la prevención de enfermedades que se daban a través de un folleto divulgativo ilustrado con dibujos de un personaje que gustaron mucho en su momento. También está teniendo mucho éxito el curso de Formación Sanitaria on-line, impartido por médicos y enfermeras de la casa.

Los cursos de formación ofertados desde esta Dirección Provincial tienen gran demanda. Así, en 2021 se impartieron un total de 35 cursos sanitarios y 24 marítimos, con una asistencia de 659 alumnos. Eso, a pesar de que la pandemia redujo considerablemente el número de asistentes. Para este año, se han programado 45 cursos, (18 sanitarios y 26 marítimos), que se incrementarán conforme los alumnos terminen la parte teórica de los cursos de formación sanitaria on-line.



Mª Dolores Muñoz y Cecilia Gómez, en la sede del ISM en Barcelona

Esta Dirección Provincial ha ganado varios sellos de calidad EVAM. En el año 2018 impulsaron acciones de mejora creando un protocolo, para reducir el impacto ambiental en las oficinas ahorrando energía y papel. Estas acciones volverán a impulsarse para renovar el sello de calidad.

También se va a promocionar el uso de la aplicación “ISM en tu bolsillo” con una campaña informativa de atención personalizada para enseñar a los pescadores a utilizarla.

Este conjunto de acciones se suman a las de preservación del conocimiento en los procesos de jubilación, el control del servicio de proveedores o el diseño de un sistema de medición de la eficacia laboral que sirvieron para ganar el sello de calidad en 2013. ■

ANA DÍAZ

Comparativa del número de afiliados de la DP Barcelona

	1r TR 2021	1r TR 2022	Variación
Barcelona	3.157	3.034	-123
Arenys de Mar	172	263	+91
Vilanova i la Geltrú	233	227	-6
Blanes	207	192	-15
Palamós	694	731	+37
Roses	384	344	-40
Total	4.847	4.791	-56

Fuente ISM Barcelona

INFORMACIÓN ÚTIL DE SEGURIDAD SOCIAL EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL

MAAR



APLICACIÓN ISM EN TU BOLSILLO



PIDA CITA PREVIA EN EL ISM



ACCEDA AL SIMULADOR JUBIMAR



CONSULTE LAS PUBLICACIONES DEL ISM



PÁGINA WEB



SEDE ELECTRÓNICA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Publicación incluida en el programa editorial del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones (Real Decreto 2/2020, de 12 de enero)
En esta publicación se ha utilizado papel ecológico de acuerdo con los criterios medioambientales de la contratación pública.

<https://cpage.mpr.gob.es>

NIPO: 123-22-023-0 DEPÓSITO LEGAL: M-12826-2022



@ISMrevistaMar

INAUGURADO EL NUEVO EDIFICIO DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VILAGARCÍA

Retorno a la avenida A Mariña

Tras más de cuatro años de espera, por retrasos ajenos al ISM, en julio abría sus puertas la Casa del Mar de Vilagarcía. Sin alterar su aspecto exterior y tras una reforma estructural de gran envergadura, este edificio singular original de los años 70, se ha transformado en un espacio abierto, moderno, con tecnología domótica y el máximo nivel de rendimiento energético. Todo adaptado a las necesidades actuales de los afiliados al Régimen Especial del Mar.



Nuevo patio central que logra un mejor aprovechamiento energético

El proceso que ahora culmina comenzó en 2015 tras un informe que confirmaba el importante deterioro estructural que sufría el edificio que forzaba a una remodelación profunda. El hecho de que se tratase de un inmueble considerado de especial valor arquitectónico, situado en una de las principales avenidas de la localidad, obligaba a mantener la estructura interior y la fachada, a pesar de que el edificio tenía que ser prácticamente demolido.

Su situación en primera línea de costa, inviernos húmedos y veranos de excesivo calor, aceleraron el deterioro, a lo que había que añadir unas instalaciones obsoletas para las actuales necesidades del Instituto.

El interior se organiza con espacios abiertos que eliminan la fragmentación del edificio original

Las obras propiamente dichas comenzaron en septiembre de 2019, sufriendo demoras causadas por una modificación del proyecto inicial, así como la incidencia de la pandemia de Covid-19. La obra ha contado con un presupuesto total cercano a los 6 millones de euros.

Su diseño singular, con un carácter propio identificable, también tenía que ser sostenible a través del empleo de técnicas activas y pasivas que permitan un ahorro a lo largo de su vida útil, con cualificación energética A.

La nueva sede de Vilagarcía, con un total de 3.693 m² construidos, alberga conjuntamente las dependencias administrativas de la propia dirección provincial del ISM que dispone de

espacios en todas las plantas. En la segunda planta se encuentra ubicado el CAISS de la dirección provincial del INSS en Pontevedra y la administración de la dirección provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social. La planta baja acoge el servicio de inspección médica adscrito al Sergas (Servizo Galego de Saúde). La cuarta y última planta está habilitada para zonas comunes de todas las entidades que comparten el edificio.

PATIO DE LUCES

La nueva distribución interior dispone de espacios amplios y diáfanos, más acorde a las necesidades actuales. Se han reducido los metros destinados a despachos, dando protagonismo al patio central que provee de iluminación natural a todas las plantas.

Todas las instalaciones del edificio están gestionadas automáticamente. Cuenta con un nuevo sistema de climatización por aerotermia con aportación solar con lo que se ha logrado un máximo rendimiento energético, se ha pasado del nivel E al A, consiguiendo una disminución drástica de las emisiones de CO² y del consumo eléctrico. El alumbrado de bombillas led está

Funcionalidad y versatilidad responden a las necesidades de las instituciones que alberga y a los cambios organizativos

automatizado en función de las condiciones de iluminación, unas luces que además se apagan o encienden mediante detectores que perciben movimiento.

Se ha estratificado el edificio de forma que los departamentos de Sanidad Marítima, Sergas y Seguridad Social, con más acceso de público estén en las dos primeras plantas, con despachos para médicos, asistentes sociales y jefes de sección, mientras que en las plantas superiores se ubican la Dirección, Subdirección e Intervención.

Las plantas se han concebido para permitir distintas distribuciones sin necesidad de obras, una flexibilidad de la que se benefician especialmente las aulas de formación, donde ahora se pueden impartir algunos de los cursos que hasta ahora se hacían en Bamio.

Todo el edificio tiene sus accesos y desplazamientos interiores adaptados para personas con discapacidad. También se han delimitado las dos zonas de aparcamiento en superficie existentes que ahora cuentan con 43 plazas para funcionarios y usuarios. Además, se han incorporado dos tomas para carga de vehículos eléctricos. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Fachada del antiguo edificio



Exterior renovado con materiales de alto aislamiento

DÍA MUNDIAL DE LOS OCÉANOS

S.O.S por los mares

En el año 2008, la Organización de Naciones Unidas (ONU) declaró oficialmente el 8 de junio como Día Mundial de los Océanos, aunque la idea surgió años antes en la Cumbre de la Tierra celebrada en Río de Janeiro. La fecha nos recuerda la importancia que los mares y océanos tienen para la vida en el planeta y, por consiguiente, para nuestra propia existencia. En todos los lugares del mundo se han celebrado actos con el fin de cuidarlos y protegerlos un poco más.

Con el objetivo de concienciar del impacto humano en los ecosistemas marinos, desarrollar un movimiento mundial a favor de los mares y unir a los ciudadanos del mundo para reclamar una gestión sostenible de los océanos, la Organización de Naciones Unidas (ONU) declaró el 8 de junio Día Mundial de los Océanos. El primer antecedente tuvo lugar el 8 de junio de 1992 en un acto organizado por el Oceans Institute of Canada (OIC), avalado por el gobierno canadiense. Ese mismo día, en la Cumbre de la Tierra de

El lema elegido en esta ocasión fue "Revitalización. Acción colectiva por el océano"

Río de Janeiro se elevó y aprobó la propuesta para conmemorar el Día de los Océanos, a nivel mundial, inspirado en el Día de la Tierra, que se celebra cada 22 de abril.

Los mares y océanos ocupan el 71% de la superficie del planeta. Son fuente de vida, de alimentos e incluso su biodiversidad produce moléculas con las que se han desarrollado fármacos contra el cáncer o el Alzheimer, entre otras enfermedades. Los océanos son buenos catalizadores del cambio climático. Absorben grandes cantidades



de dióxido de carbono (alrededor del 30% del que producimos los humanos) y producen oxígeno gracias, sobre todo, al plancton. Son claves para controlar el impacto del calentamiento global y, sin embargo, sufren por la actividad humana.

La contaminación derivada de la presencia de plásticos en el mar causa anualmente la muerte a más de un millón de aves y a cien mil especies de mamíferos marinos. Esta polución genera pérdidas en concepto de daños a la biodiversidad por valor de 8.000 millones de dólares.

SOLIDARIDAD MUNDIAL

El lema que ha inspirado la edición de este año ha sido “Revitalización. Acción colectiva por el océano” y en todo el planeta se han organizado actos de limpieza de playas, fondos marinos y concienciación ciudadana.

En nuestro país, activistas de la organización Greenpeace colgaron en la puerta principal del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) un tiburón de cinco metros que representa a los 100 millones de tiburones que mueren anualmente.

En los últimos 50 años, las poblaciones de tiburones se han desplomado un 70%, lo que justifica, junto a otras razones, la aprobación de un Tratado Global de los Océanos que sea ambicioso.

Por su parte, Oceana realizó una expedición marítima al Mar de Alborán. Se trata de una zona entre España y Marruecos donde las interacciones del Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo generan una gran biodiversidad. La expedición pretendía documentar la contaminación plástica en la costa y en las profundidades marinas y el impacto de la polución en la vida subacuática.



La ONCE emitió un cupón especial por el Día Mundial de los Océanos

Desarrollar una conciencia mundial para proteger los océanos es el objetivo de la ONU

Con el uso de aparatos de alta tecnología, como drones y un vehículo capaz de alcanzar los 300 metros de profundidad por control remoto, los equipos científicos y expertos marinos recopilaban datos, imágenes y metraje de vídeo.

También destacamos el acto que llevó a cabo el Instituto Español de Oceanografía (IEO) con la Organización Nacional de Ciegos de España (ONCE). En las 10 sedes del IEO se llevaron a cabo actividades de divulgación, adaptadas a personas con discapacidad visual. También, se presentó un cupón diario difundiendo la investigación marina y el proyecto “Océánicas: la mujer y la oceanografía”. Este boleto especial, emitido el lunes 20 de junio, llegó a una población estimada de cinco millones de personas.

En esta ocasión, personal investigador y técnico del Instituto Español de Oceanografía compartió con los afiliados de la ONCE su pasión investigadora en las ciencias marinas a través de talleres, charlas y una exposición adaptada especialmente para este colectivo. ■

ANA DÍAZ



JORNADA SOBRE FORMACIÓN PROFESIONAL DUAL

Aprender trabajando

En el Instituto Social de la Marina (ISM) también celebramos el Día Mundial de los Océanos recordando, a través de nuestras redes sociales, la importancia de mantener unos mares sanos. El IFP Marítimo-Pesquero de Las Palmas de Gran Canaria organizó una jornada sobre Formación Profesional Dual con el apoyo del sector marítimo canario.

No ha sido casual que la jornada sobre Formación Profesional Dual que impartimos en nuestro centro se celebrara el 8 de junio, coincidiendo con el Día Mundial de los Océanos, y que el lema elegido para la ocasión: “La FP Dual: Revitalización del Sector Marítimo”, sea parecido al elegido por Naciones Unidas para conmemorar dicha fecha”, comenta Juan Socorro, director del IFP Marítimo-Pesquero que el ISM tiene en Las Palmas de Gran Canaria.

Con la organización de esta jornada, el centro escolar quiso unirse a los actos que tuvieron lugar ese día en todo el mundo, recordando el papel tan importante que nuestros mares tienen

La jornada se celebró el 8 de junio coincidiendo con el Día Mundial de los Océanos

para la supervivencia del planeta y la necesidad de cuidarlos.

El Clúster Marítimo de Canarias, la Fundación MAPHRE Guanarame y la Sociedad de Promoción Económica de Gran Canaria (SPEGC) participaron en el encuentro, destacando que “este modelo de formación se adapta a las necesidades productivas de las empresas, multiplicando las posibilidades de que los jóvenes se integren en el mundo laboral”, dijeron en un comunicado.

Tanto el director provincial del ISM en Las Palmas, José Julián Suárez, como Juan Socorro insistieron en que la participación de las empresas en la Formación Profesional Dual es esencial para que el sistema funcione, ya que

son las que ofertan prácticas a los estudiantes, en las mismas condiciones en las que los trabajadores ejercen su actividad laboral.

CONSOLIDACIÓN DEL PROYECTO

En el año 2018, las empresas dedicadas a las reparaciones navales del Puerto de Las Palmas pidieron la recuperación de la figura del aprendiz, al no existir mucha concordancia (y sí muchas diferencias) entre lo que ellas necesitaban a nivel empresarial y el currículum que presentaban los jóvenes demandantes de empleo.

En este contexto, el Clúster Marítimo de Canarias y el Instituto de FP Marítimo-Pesquero de Las Palmas, con el apoyo de la SPEGN, decidieron reunirse con representantes de los talleres y de los astilleros Zamakona y Astican para analizar la situación.

En las reuniones detectaron una carencia de verdaderos mecánicos navales, ya que la formación en mecánica en Canarias se dirigía a otros sectores productivos.

Además, la reparación naval es un sector con un elevado índice de siniestralidad, cuando las cosas no se hacen bien, y con unas necesidades de contratación urgente en momentos de elevada carga de trabajo. Estas circunstancias obligan a los trabajadores a contar con unos mínimos conocimientos teóricos y prácticos que les capaciten como auténticos profesionales. Así, decidieron adaptar los programas formativos a la realidad del sector. "Hemos adaptado la formación reglada de FP a una formación dual donde el alumno participa dos días en la empresa como trabajador, y el resto de la semana se forma en el Instituto como estudiante", afirma Juan Socorro.

En la actualidad, el IFP Marítimo-

Este modelo formativo se adapta a las necesidades empresariales y facilita la inserción de estudiantes en el mercado laboral

Pesquero de Las Palmas oferta este tipo de Formación Dual en los ciclos de Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones (Grado Medio) y de Organización del Mantenimiento de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones (Grado Superior), no descartándose ampliarla a otras áreas en un futuro no muy lejano.

Ocho alumnos participan cada año en este programa. Se seleccionan, a criterio de los profesores, según su expediente académico pero también sus capacidades de adaptación o de resolver problemas.

Para Elba Bueno, gerente del Clúster Marítimo de Canarias, esta tercera edición del programa es la más importante porque es la de su consolidación. "Es un proyecto que ha madurado y por el que hay que seguir apostando", dice. Por su parte, el presidente del Clúster Marítimo de Canarias, Vicente Marero, asegura que el sector necesita dotarse de personal cualificado y la FP Dual es un sistema que "ofrece garantía": Según Marero, hay que exigir a las administraciones educativas que implementen este sistema en los centros. ■

ANA DÍAZ



Alumnos del IFP de las Palmas en la sala de máquinas de un barco

PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y RECONOCIMIENTO DE LOS DERECHOS DE LA NATURALEZA

La ILP del Mar Menor



La creciente intervención humana en los sistemas naturales nos ha introducido en una nueva era geológica conocida como Antropoceno. El término fue propuesto por el biólogo Eugene F. Stoermer y posteriormente adoptado por el premio nobel de química Paul J. Crutzen para denominar una nueva época de la historia de la Tierra, en la que el ser humano se ha convertido en una auténtica fuerza geológica con fuertes implicaciones en la salud de nuestro planeta. Te contamos cómo, a través de una Iniciativa Legislativa Popular (ILP) se ha conseguido dotar de derechos al Mar Menor.

El calentamiento atmosférico global y el cambio climático son las más significativas muestras del deterioro que el abuso humano está causando en el planeta Tierra. Los informes de la ONU advierten

de que el cambio climático es algo muy grave, y señalan que en los mares y océanos del planeta se han alcanzado las temperaturas más altas de la historia.

El Derecho Internacional del Medio Ambiente comprende el movimien-

to derivado de las diferentes Cumbres organizadas por las Naciones Unidas desde Estocolmo en 1972. En la Cumbre de la Tierra de 1992 se impulsaron el Convenio de Diversidad Biológica, que se aplica también a las zonas marinas con la precisión que corresponda, el Convenio Marco sobre Cambio Climático y el Convenio de lucha contra la Desertificación.

El Convenio Marco de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de Montego Bay (Jamaica) de 1982, que entra en vigor en 1994, a pesar del avance que supuso en su momento, se centra en establecer la jurisdicción de los Estados y los límites de las aguas territoriales, y está necesitado de mayores impulsos en lo relativo a la protección de la vida marina de espacios sitios más allá de la jurisdicción nacional, el Alta Mar y la Zona Internacional de Fondos Marinos y Oceánicos, lo cual ha dado pie al actual proceso de negociación de un nuevo acuerdo de aplicación de la Convención de 1982 relativo a la conservación y uso sostenible de la diversidad biológica marina más allá de la jurisdicción nacional.

En el informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) de 2021, presente en la Cumbre del Clima COP26 celebrada en Glasgow (UK), ya no hay duda de que el carbono es la principal causa del incremento global de la temperatura de nuestro planeta, ni de que nuestro modelo económico-productivo no puede continuar si queremos mantener la temperatura global por debajo de 1,5 grados.



El ser humano se ha convertido en una auténtica fuerza geológica con fuertes implicaciones en la salud de nuestro planeta

La efectividad de las Cumbres del Clima se cuestiona año tras año y se cierran con nuevas sensaciones de fracaso por parte de los científicos y la sociedad civil. En el centro de la gran Action Room de la COP 26, colgaba una enorme bola del mundo, nuestro maravilloso Planeta Azul, y alrededor de ella grandes luminosos anunciaban los nombres de las importantes compañías financiadoras del evento. Las compañías mercantiles tienen personalidad jurídica y derechos que permiten la explotación de la Naturaleza desde el siglo XIX, sin embargo, los ecosistemas no tienen derechos propios, a la vida, a la protección y a la recuperación.

DERECHOS DEL MAR MENOR

A pesar de todo, los derechos de la naturaleza han estado presentes en la pasada Cumbre de las Naciones Unidas COP 26 formando parte del lenguaje y el discurso de las mujeres que luchan por la justicia climática y ecológica. Además, el caso de la ILP (Iniciativa Legislativa Popular)

para reconocer los derechos del Mar Menor fue objeto de una sesión especial en la Cumbre de los Pueblos COP 26, People Summit celebrada en Glasgow.

El reconocimiento de personalidad jurídica a una entidad natural o ecosistema, como la laguna del Mar Menor y su Cuenca, significa que ésta gozará de derechos propios (capacidad jurídica) y ejercerá sus derechos a través de la Defensoría del Mar Menor (capacidad de obrar). A su vez, cualquier ciudadano o ciudadana estará legitimada para exigir su defensa y podrá defender los derechos de este ecosistema ante los Tribunales de Justicia

Ya no hay duda de que el carbono es la principal causa del incremento global de la temperatura de la Tierra



Teresa Vicente, en los muelles de San Pedro de Pinatar

mediante una acción en nombre del ecosistema.

Se trata de avanzar en igualdad y distribución de derechos, que ya no sólo serán titularidad de las personas, las corporaciones o las entidades mercantiles y asociativas, sino también de la naturaleza, los ecosistemas, las entidades vivas básicas para la protección de la vida en la Tierra tal y como la conocemos.

El Mar Menor, la mayor laguna salada de Europa y un ecosistema único, está herido de muerte, ha perdido su capacidad de regulación, su reequilibrio ecológico natural u homeostasis, debido a las presiones antrópicas procedentes mayoritariamente de la cuenca vertiente, como resultado de los planes de urbanismo incontrolado, la agricultura y ganadería intensivas, la actividad histórica de la minería, los sistemas de alcantarillado deficitarios de los pueblos ribereños, y otras actividades de usos intensivos del territorio de su cuenca.

El reconocimiento de personalidad jurídica y derechos propios del Mar Menor y su Cuenca es una iniciativa de la ciudadanía para salvar un ecosistema en peligro. El movimiento social consiguió superar el mínimo de las 500.000 firmas, que exige una ILP reconocida en la Constitución española (artículo 87.3) en relación con la Ley Orgánica 3/1984, en un contexto de confinamiento por la pandemia de Covid-19.

EL INICIO DEL PROCESO

La recogida de firmas para la ILP, como instrumento máximo de democracia participativa recogido en la Constitución Española, ha sido



Pedro García, director de ANSE, una de las asociaciones impulsoras de la ILP, durante la anoxia del 2019

ejemplar. Desde finales de octubre de 2020, momento en el que se recogieron los pliegos sellados por la Junta Electoral Central, hasta el momento de la entrega de 639.824 firmas ante la Oficina Central del Censo Electoral el 27 de octubre de 2021, el movimiento ciudadano en torno a la ILP fue creciendo en las plazas y las calles de la Región de Murcia y fuera de ella.

Una vez presentadas y comprobadas las firmas, la ILP pasó a la Comisión de Transición Ecológica del Congreso de los Diputados, donde se informó de las razones para esta Iniciativa Popular el 15 de marzo de 2022, tras el debido informe favorable del Gobierno. El 5 de abril el Pleno del Congreso de los Diputados tomó en consideración la ILP por una mayoría con 265 votos a favor. La ILP es ahora un proyecto de Ley que se debate en el Congreso, ya

Se trata de avanzar en la igualdad y distribución de derechos de los que la naturaleza también es titular

ha pasado el trámite de enmiendas a la totalidad sin que se haya presentado ninguna, y actualmente se encuentra en período de enmiendas al articulado.

La aprobación del texto de la ILP tal y como fue concebida, complementará la protección legal que hasta la fecha ha venido intentando su conservación y recuperación. Y establecerá una nueva relación jurídica con la laguna, donde las actividades que se desarrollan y le afectan no podrán suponer una merma para los derechos del ecosistema. Supone además el empoderamiento de una ciudadanía que se siente parte y no dueña de la laguna y que comparte el legado ecológico con las generaciones futuras. ■

M^a TERESA VICENTE

PROMOTORA DE LA ILP DEL MAR MENOR
DIRECTORA DE LA CÁTEDRA DE DERECHOS
HUMANOS Y DE LA NATURALEZA
UNIVERSIDAD DE MURCIA



EL PORTAL DE CIENCIA CIUDADANA PARA LA INVESTIGACIÓN MARINA

Observadores del Mar

Cualquier ciudadano que esté en contacto con el mar puede colaborar en un proyecto de ciencia ciudadana que lleva diez años funcionando, implica ya a un centenar de investigadores de más de 300 instituciones científicas y a casi 3.800 personas que han generado más de 16.800 observaciones en todo el litoral español. La plataforma se llama Observadores del Mar.

La plataforma Observadores del Mar, promovida por el Institut de Ciències del Mar (ICM) de Barcelona, es ya la plataforma de ciencia ciudadana marina de referencia en España. Colabora con otros centros marinos del CSIC que busca dinamizar una red de investigación integrada por la ciudadanía y la

comunidad científica a través del desarrollo de actividades destinadas a la conservación del medio marino. Entre ellos se encuentran el Centro de Estudios Avanzados de Blanes (CEAB), el Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (IMEDEA), el Sistema de Observación y Predicción Costero de las Islas Baleares (SOCIB) y el Institu-



Hay
“observadores
centinela”,
procedentes
de escuelas
de buceo,
que realizan
inmersiones
periódicas

to Español de Oceanografía (IEO). En la actualidad cuenta con 3.796 observadores y 384 entidades que han realizado 16.875 observaciones distribuidas en 16 proyectos: corales, peces exóticos, medusas, crustáceos decápodos, peces mediterráneos, aves marinas, algas invasoras, praderas marinas en reproducción, caballitos y pipas de mar, nacras, desiertos submarinos, micro plásticos, basura marina, peces y calentamiento, tiburones y rayas y artefactos de pesca perdidos o abandonados.

CÓMO FUNCIONA

Fiona Tomas, científica titular del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (IMEDEA) y coordinadora de dos de los proyectos (al-

gas invasoras y praderas marinas), invita a cualquier persona que se encuentre en alguna zona concreta del litoral o que le interese alguno de estos proyectos, a entrar en la página www.observadoresdelmar.es: “Allí encontrará toda la información, podrá ponerse en contacto con el responsable de alguno de los proyectos, consultar cualquier duda y recabar datos. Hacerse observador es facilísimo, solo se necesita registrar una dirección de correo electrónico y ya está”, dice. Una vez realizado este registro, el ciudadano puede subir fotos, consultar un mapa con todas las observaciones que se han hecho y filtrar esta información por zona y por especie o proyecto de investigación. Fiona Tomas explica que “una vez subida la foto, el responsable del proyecto tiene que validar la observación antes de publicarse, para comprobar que no hay errores”.



Javier Atero Cano, proyecto Corales



Teresa envió esta foto para el proyecto Medusas

Gracias a la participación ciudadana, se ha detectado, por ejemplo, la ampliación de la distribución de especies invasoras como el alga *Caulerpa cylindracea*, hacia el norte del Mediterráneo, o la llegada del pez globo tóxico *Lagocephalus sceleratus* al Estrecho de Gibraltar, el punto más occidental del Mediterráneo en el que ha sido avistado. También se ha alertado de forma temprana de impactos sobre la biodiversidad, como la mortalidad masiva desencadenada por un patógeno en las poblaciones de *nacra Pinna nobilis*, molusco emblemático del Mediterráneo, o el impacto de las olas de calor marinas en los corales mediterráneos.

“Para mí es fundamental la comunicación entre la ciencia y la sociedad -asegura Fiona Nash-,

Gracias a la observación ciudadana se ha detectado la expansión de especies invasoras

primero porque la ciencia se nutre de dinero público es deber de la ciencia intentar transmitir qué es lo que estamos haciendo. Pero además, en este proyecto, se enseña cómo se hace ciencia. No solo explicamos la problemática, sino que ayudamos a generar un pensamiento crítico, a distinguir buena de mala información”.

Para entender esto hay que explicar que la plataforma Observadores del Mar se organiza en base a un grupo coordinador central y 16 proyectos liderados por científicos que, además de coordinar la información de su competencia y validar las fotografías de los observadores, ofrece formación, asesoramiento y charlas a los que llaman “observadores centinela”. “Son, por ejemplo, los clubes de buceo, escuelas que están interesados en hacer una observación más constante”, aclara Fiona Nash. A estos observadores se les ofrece una formación específica a cambio de que se comprometan a realizar observaciones constantes, una o dos veces al año.

DE GRAN IMPORTANCIA

Fiona Tomas lidera dos de los 16 proyectos en los que trabaja: algas invasoras y praderas marinas. “La observación ciudadana, por ejemplo, de algas invasoras, es muy importante porque éstas tienen impactos muy negativos en los ecosistemas nativos, especialmente en el Mediterráneo”, asegura. No solo los ciudadanos colaboran en la detección de especies, sino que ayudan a establecer cómo se están

expandiendo. Por ejemplo, “si se alerta sobre determinadas algas invasoras en un sitio concreto, luego desaparecen y reaparecen de nuevo en un puerto, podemos deducir que el traslado se ha realizado a través de barcos”.

El otro proyecto que lidera Fiona Nash, el de praderas marinas, necesita la colaboración ciudadana para identificar los periodos de reproducción de estas plantas. Por eso propone a los ciudadanos que envíen fotos de frutos marinos cuando los vean. “Sabemos que son muy importantes a nivel de generar hábitats para muchos peces, de incorporar carbono y por lo tanto muy beneficiosas para el cambio climático, pero desconocemos muchos datos sobre su reproducción”.

La ciencia está limitada en recursos y personal. Por eso para Fiona “la ciencia ciudadana es muy válida y cuanto más se extienda, mejor”. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

Qué es la ciencia ciudadana

La ciencia ciudadana es una actividad en la que científicos no profesionales participan voluntariamente en la recolección, el análisis y la disseminación de datos de proyectos científicos. A estos voluntarios, que pueden llegar a ser cientos de miles, se les denomina “ciudadanos científicos”. Son personas, disseminadas por todo el planeta, que no poseen (necesariamente) una formación específica en ciencia y que donan voluntariamente parte de su tiempo para participar en el proceso científico.

La ciencia ciudadana, como fenómeno, se desarrolló por primera vez en observación meteorológica y en el campo de la biología. Proyectos como el “Christmas Bird Counting”, por ejemplo, para el seguimiento de la migración de especies, se remonta a 1900.

La crisis climática, la sobrepesca y la contaminación marina, entre muchas otras amenazas antropogénicas, están poniendo en jaque el futuro del océano. Ante este escenario, es urgente mejorar y consolidar los esfuerzos de conservación marina. Por ello, las Naciones Unidas han declarado esta década como la Década de las Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible, cuyo objetivo es abordar las lagunas de conocimiento para aumentar las acciones de conservación de los océanos por parte de Gobiernos y comunidades. La ciencia ciudadana marina se erige como una herramienta prometedora para alcanzar estos objetivos relacionados con la conservación marina en todo el mundo. Además, puede mejorar la alfabetización científica del público, ya que permite a las comunidades comprometerse con el océano. A su vez, el hecho de basar la ciencia ciudadana marina en las comunidades hace que los resultados se puedan aplicar más rápidamente en las políticas y en la gestión.



Imagen de algas invasoras enviada por Iván Ruiz Llobera

LAS CAJAS NEGRAS DE LOS BARCOS

El “detective” del mar

Al igual que los aviones, los buques de más de 3.000 toneladas de arqueo están obligados a llevar una “caja negra” que registra toda la actividad durante las últimas 12 horas de navegación. En caso de siniestro es posible analizar las causas que ayudarán a esclarecer los hechos y a evitar futuros siniestros.



La Voyage Data Recorder (VDR), más conocida como caja negra, se ha convertido en un dispositivo obligatorio en todos los barcos de más de 3.000 toneladas de peso. Un sistema VDR es mucho más que la boya roja que se dispara a la superficie en caso de hundimiento del barco. Es todo un sistema de

Pueden soportar temperaturas superiores a mil grados centígrados

recopilación de datos concentrados en un armario metálico conocido como “Data Collecting Unit” y que integra para las últimas 12 horas de navegación, información de las comunicaciones de voz mantenidas en la VHF y el radioteléfono, la información de navegación con datos GPS, las imágenes de radar de las últimas 12 horas, las conver-

saciones de voz hasta en los seis sitios más importantes del barco, como son el puente, o la sala de máquinas, los datos de la sonda, el AIS, y otras informaciones de navegación como son correderas doppler o chartplotters.

Toda esta información que almacenada en una boya roja conocida como "Data Recording Unit". En caso de siniestro y una vez "pescada" podrá recrear todo lo ocurrido hasta el momento del hundimiento. Mediante un ordenador normal, del tipo PC conectado a la unidad de toma de datos, se puede también analizar todo lo registrado sin necesidad de esperar un percance. Así es posible analizar datos para identificar problemas, o por razones educativas para la tripulación. La boya incorpora un avisador acústico para su localización submarina por parte de los investigadores, en caso de que se haya visto atrapada durante el siniestro.

DE GRAN RESISTENCIA

Mide aproximadamente 50 centímetros de largo. Pesa entre tres y catorce kilos, dependiendo del tamaño de la embarcación. Y no es negra, sino de un color llamativo para facilitar su localización. Consta de varias partes: cubierta exterior, cubierta media, cubierta interna y sonar. Todo el dispositivo está diseñado para evitar sobrecalentamiento, enfriamiento, para permitir la absorción de vibraciones y enviar sonidos de frecuencia a otros barcos y submarinos para pedir auxilio. Es capaz de soportar una fuerza de más de 3.000 at-



Dispositivo obligatorio en los barcos que superen las 3.000 toneladas

Es capaz de determinar la causa de 9 de cada 10 accidentes marinos

mósferas terrestres y temperaturas superiores a mil grados centígrados gracias a que, entre sus materiales principales de fabricación, se encuentra el aluminio, el silicio o el titanio, entre otros. Aunque no es indestructible, su resistencia es tal que aporta información valiosa para determinar las causas de 9 de cada 10 accidentes.

Los hundimientos del "Herald of Free Enterprise", en 1987, o del "Estonia" en 1994, en el que desaparecieron 900 personas, y cuyas causas no quedaron esclarecidas, fueron los detonantes del desarrollo de estos sistemas. En 1997 la Organización Marítima

Internacional (OMI), en el Capítulo V de la resolución A.861, regulaba la obligatoriedad de llevar estos dispositivos y las prestaciones que debía cumplir.

EN BARCOS DE PESCA

Las "cajas azules" son un pequeño equipo electrónico que consta de una antena y una caja cerrada que contiene un dispositivo de posicionamiento, que controla el rumbo de los barcos, y permite saber en todo momento el lugar donde se encuentran faenando. Toda esta información, que se almacena durante seis meses, se transmite automáticamente al Centro de Seguimiento de la Pesca en Madrid, dependiente de la Secretaría General del Mar del

Registra datos de las últimas 12 horas de navegación



2.350 barcos de pesca tienen "cajas azules"

ENTREVISTA

"Permite localizar al barco en caso de hundimiento"

RAÚL VILLA, SECRETARIO DE EXPONAV

Raúl Villa Caro es secretario de la Fundación Exponav y profesor de la Escuela Politécnica de Ingeniería de Ferrol. Nos habla de las "cajas negras" de los barcos, cuyo origen está en los hundimientos de buques "sobre cuyas causas no se encontraron muchas explicaciones". Es el caso del "Herald of Free Enterprise" en 1987 o el "Estonia", en el que se perdieron 900 vidas en 1994.

¿Qué tipo de datos registra y durante cuánto tiempo?

El "VDR" debe registrar toda la actividad durante las últimas doce horas de nave-

gación, intervalo que será suficiente, si fuera necesario, para investigar las causas de un accidente y además así poder evitar siniestros futuros. Gracias a este invento, en caso de siniestro, y mediante un ordenador conectado a la unidad de toma de datos, se podrán analizar todos los datos registrados en el "VDR". Además, este dispositivo incorpora un avisador acústico (radiobaliza) para su localización en caso de hundimiento del buque. El "VDR" graba y almacena, de manera segura y recuperable, muchos parámetros de la navegación. Entre ellos: posición del buque, trayectoria, comunicaciones en puente, megafonía, mando y control, o video del

radar. Este almacenamiento de datos se realiza durante el período anterior y posterior al incidente o accidente.

¿Para qué se usa?

Este dispositivo se utiliza para registrar los datos de las maniobras de los buques y así poder facilitar, entre otros fines, la investigación de posibles accidentes que puedan acaecer. El objetivo de un "VDR" es mantener almacenada, de manera segura y recuperable, toda información relativa a la situación, el movimiento, la condición física, el gobierno y el control del buque durante el periodo anterior y posterior a todo



El "Herald of Free Enterprise" se hundió en 1987 sin saberse las causas

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA). En la actualidad, unos 2.350 barcos españoles se encuentran equipados con alguno de estos equipos, se-

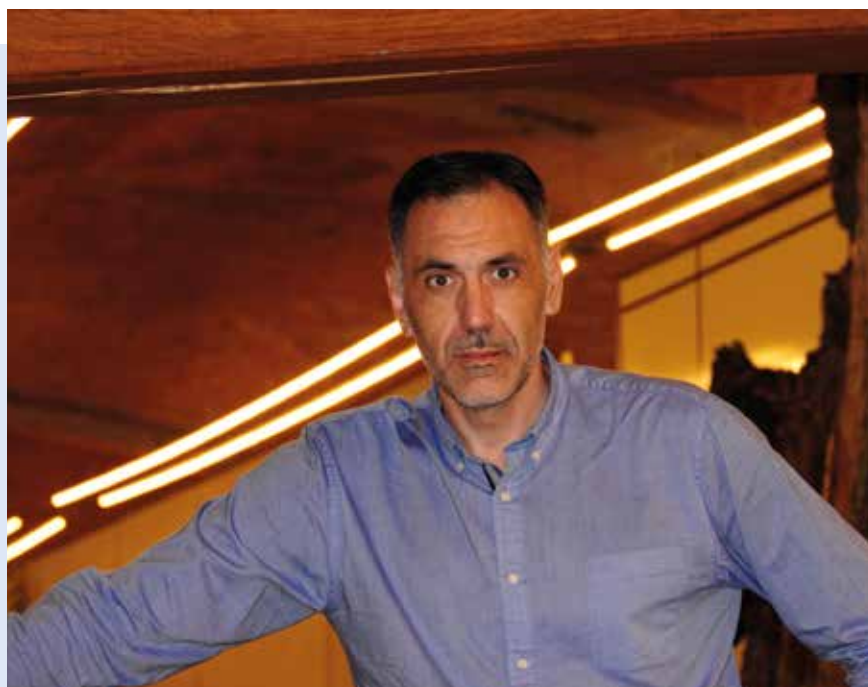
gún los datos del MAPA. Y para la gestión sostenible de los recursos existe la "caja verde". Es un sistema de localización vía satélite que permite conocer en tiempo real la actividad de la flota para, de esta manera, controlar el cumplimiento de las restricciones en zonas protegidas y reforzar la seguridad en casos de rescate. En su funcionamiento normal, explica Raúl Villa, secretario de la Fundación Exponav, "se conecta al "Centro de Recepción (CR)" mediante el sistema GPRS y envía de forma periódica las localizaciones de la embarcación, normalmente cada tres minutos, así como cualquier incidencia de funcionamiento detectada". ■

ANABEL GUTIÉRREZ

suceso que tenga una incidencia en la vida del buque. Es habitual su uso en casos de abordajes. Por ejemplo, en diciembre de 2016 se produjo un abordaje entre un ro-ro y un pesquero en aguas del golfo de Vizcaya. Los datos del VDR del mercante contradijeron la protesta del pesquero, y aclararon el motivo del accidente.

¿Qué importancia tiene la comunicación entre el práctico y el capitán?

Fundamental. Los prácticos, cuando embarcan e inician el intercambio de información con los capitanes, reparten sus papeles en la dirección de la maniobra. Este acto consiste en distribuir los tiempos de liderazgo de la dirección de la maniobra del buque. A partir de ese momento se debe indicar que todas las



órdenes de "voz" (y en algunos buques de "vídeo") quedan grabadas para su posterior estudio en caso de búsqueda de posibles responsabilidades. El equi-

po que graba todo el audio del puente, información de radares, órdenes de máquinas, VHF, ECDIS, etcétera; es el ya mencionado sistema VDR.

PASO DEL ESTRECHO 2022

Reapertura de puertos

Desde el pasado 15 de junio y hasta el próximo 15 de septiembre está en marcha la primera Operación Paso del Estrecho (OPE) de la era post Covid-19. Los viajeros deberán seguir las pautas sanitarias de entrada a Europa por España: un certificado de vacunación o la posesión de una PCR negativa o test de antígenos con 72 horas de antelación.

La Operación Paso del Estrecho (OPE) es el mayor movimiento migratorio de la Unión Europea. Se organiza desde 1986 con el fin de posibilitar el viaje de ida y vuelta de residentes europeos que vayan hacia Marruecos con motivo de la época estival. Este movimiento se concentra entre el 15 de junio y el 15 de septiembre y es muy importante para nuestro país (supone el desplazamiento de más de tres millones de personas). El plan especial establece también los periodos de mayor afluencia y tráfico de personas, que para la fase de salida ha fijado como

El operativo se reactiva en España tras dos años sin realizarse por la pandemia

días críticos el 8, 9 y 10 de julio, coincidiendo con las fechas previas a la Fiesta del Cordero; así como el 29, 30 y 31 de julio y 1, 2, 3 y 4, de agosto, mientras que en la fase de retorno se prevé que las mayores aglomeraciones se produzcan los días 27, 28 y 29 de agosto. Este año se reanuda después de haberse interrumpido durante dos años. La frontera terrestre con España por Ceuta y Melilla se ha reabierto tan solo hace pocas semanas, el 17 de mayo, al haber permanecido cerrada por cuestiones sanitarias, en 2020, y diplomáticas, en 2021. El año pasado, Marruecos no



A. Munguía

permitió que sus ciudadanos residentes en el extranjero utilizaran las líneas marítimas que operan en el Estrecho de Gibraltar. En su lugar obligó a estas familias a hacer el viaje desde puertos franceses o italianos, con el considerable aumento del coste y las horas de travesía que tenían que emprender.

OPERATIVO ESPECIAL

En 2019 se desplazaron 3.343.795 pasajeros. Esta cifra supuso un récord histórico. En cuanto a vehículos que cruzaron el Mediterráneo, Interior los cifra en 760.215. Al igual que en años anteriores, el Plan Especial de la OPE 2022 abarcará un dispositivo que incluye un Plan de Flota, planes provinciales de coordinación y de cada uno de los puertos que participan, planes de seguridad y Tráfico, así como las medidas de asistencia sanitaria y social, con especial atención a la situación de pandemia. En total hay movilizados 16.000 agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y más de 22.000 profesionales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Ministerio de Sanidad y Cruz Roja. Todos ellos coordinados por el Ministerio del Interior para garantizar la fluidez y la seguridad en el tránsito, así como la prevención y protección de la salud pública, con especial atención a los controles sanitarios derivados de la Covid-19. En el Plan de Flota previsto para agilizar los movimientos entre continentes participan siete compañías navieras con 33 buques de transporte de personas y vehículos. Un amplio dispositivo de seguridad garantizará la máxima fluidez en los embarques y la seguridad de las personas.

Entre los puertos españoles que participan en la OPE, destacan especialmen-



Contará
con 15.995
agentes
de Policía
Nacional y
Guardia Civil

te los del Campo de Gibraltar, Algeciras y Tarifa por la cercanía con la frontera marroquí. Los otros puertos nacionales implicados son Almería, Motril, Málaga, Alicante y Valencia. Los puertos de Algeciras y Tarifa en Cádiz son los que mayor tránsito de pasajeros soportan en esta operación: un total de 2.340.736 pasajeros (el 72% del total) y 534.734 vehículos, según las cifras de 2019. En esa fase de salida, el puerto más usado fue Algeciras con mucha diferencia, 230.498 vehículos en total. Unos números muy por encima de Almería, de donde salieron 67.046 coches. En este caso, Tarifa estuvo en tercer lugar, con 38.632 vehículos. En cuanto a las líneas de pasajeros más usadas, el puerto de Algeciras posee las dos líneas más concurridas de este operativo. El 35% de pasajeros usa la Algeciras-Tánger-Med y el 19% la Algeciras-Ceuta. En tercer lugar, la más utilizada es la línea Tarifa-Tánger-Ville, con un 17%. Para el retorno a Europa, los puertos son los siguientes: Alhucemas, Argel, Ceuta, Ghazaouet, Melilla, Mostaganem, Nador, Orán, Tánger-Med, Tánger-Ville. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

RUTAS MARÍTIMAS PARA PEREGRINAR A SANTIAGO

Navega el Camino



La relación entre el Camino de Santiago y el mar viene de lejos y sigue muy vigente. El océano Atlántico, en la zona que abraza la desembocadura del río Ulla, es el punto de inicio de la tradición que recoge la primera peregrinación a Santiago de Compostela. Y fueron los peregrinos pioneros de Inglaterra e Irlanda los que bautizaron el Camino Inglés, la primera ruta marítima a Santiago de Compostela.

Según la tradición, el cuerpo del apóstol Santiago llegó a Galicia en el año 44 procedente de Palestina. Sus restos viajaron en una barca de piedra que cruzó la Ría de Arousa y remontó el río Ulla hasta Iria Flavia, la actual Padrón, desde donde continuaron, ya por

tierra, hasta el lugar que se conoció posteriormente como Compostela. “La ruta Traslatio evoca el recorrido que, supuestamente, siguió la barca”, asegura José Miguel Andrade Cernadas, profesor de Historia Medieval en la Universidad de Santiago. En el s. XII, ingleses e irlandeses inauguraron rutas

por mar hasta las costas gallegas desde donde continuaban a pie hasta Santiago. El propio nombre del Camino Inglés es testimonio de lo popular que era la peregrinación desde las Islas Británicas. Los primeros peregrinos de los que se tiene noticia fueron un grupo de cruzados que en el año 1147 llegaron a Compostela antes de viajar a Tierra Santa.

En los años 60 del s. XX, la Fundación Ruta Xacobeá del Mar de Arousa-Río Ulloa, rescató la tradición de la travesía marítima fluvial que recrea el viaje de los restos del apóstol por la costa portuguesa. Pero solo ha sido en los últimos años cuando se ha popularizado.

TRAVESÍA NÁUTICA

La Asociación de Clubes Náuticos de Galicia (Asnauga) ha organizado la Travesía Náutica Xacobeá 2022, para promover esta ruta marítima que dio origen al Camino de Santiago. Zarpó el 28 de mayo pasado desde Barbate (Cádiz)

“Navega el Camino”
recorrerá en julio la costa cantábrica haciendo escala en doce puertos

con 28 tripulantes y el 13 de junio completó el Camino de Santiago desde Portosín (en A Coruña), último puerto de atraque de los siete veleros que integraban esta expedición. Rosa Quintana, conselleira do Mar de la Xunta, cree que ésta es “una oportunidad perfecta para hacer el Camino de Santiago de una forma distinta y descubrir rincones menos conocidos del litoral de Galicia”. Este año el gobierno autonómico gallego colabora activamente con la Junta de Andalucía “fletando una embarcación oficial con periodistas internacionales para dar a conocer esta forma de peregrinaje”.

OTRAS RUTAS

Por mar y a vela. Así será la nueva ruta de peregrinación a Santiago que se abrirá de forma oficial en el mes de julio y que tendrá como marco la costa cantábrica. No en vano, está promovida por doce puertos deportivos de Asturias, Cantabria, País Vasco y Galicia





Rosa Quintana junto a la veintena de navegantes de la expedición que está realizando la travesía portuguesa

que, agrupados en la asociación North Marinas, han suscrito un acuerdo con la catedral compostelana para promocionar el nuevo itinerario jacobeo y sellar la credencial a los peregrinos que recalen en sus puertos.

Esta travesía puede hacerse completa o por etapas, siendo A Coruña el último puerto de salida para obtener la Compostela, la credencial que certifica la realización del peregrinaje. Se deben completar al menos 100 millas náuticas a vela saliendo de alguno de los puertos de la red North Marinas y completando la ruta a pie. También llevará el nombre de "Navega el Camino" y tendrá lugar a finales de julio. El director del puerto gijonés, Federico Fernández-Trapa, explicó que los veleros participantes -que se

Se necesita un mínimo de 90 millas a vela y 7 kilómetros a pie para obtener La Compostelana

pueden inscribir en Yates Marina hasta el 10 de julio- se echarán a la mar en Hondarribia (Guipúzcoa) el 18 de julio y que, tras un día de descanso en Gijón, seguirán la singladura hacia A Coruña, donde está previsto que lleguen el día 26. En esta tercera edición del Camino por mar, se combinará la navegación en etapas cortas, recalando cada día en puerto, con visitas guiadas y actividades culturales en las localidades de escala. Hondarribia, El Abra-Getxo, Camargo, San Vicente de la Barquera, Gijón, Cudillero, Viveiro, Cedeira, A Coruña, Muxía, Muros y Santiago verán peregrinar por mar y tierra a más de un centenar de peregrinos-marinos, a bordo de casi 30 embarcaciones. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

“Beneficia al conjunto de la comunidad”

ROSA QUINTANA, CONSELLEIRA DO MAR

La conselleira do Mar de la Xunta de Galicia, Rosa Quintana, anima a todos los navegantes de Galicia, España y del mundo entero a hacer el Camino de Santiago por mar para conocer los encantos de la comunidad gallega desde una perspectiva diferente, bordeando sus costas.

Existe la posibilidad un poco más desconocida de hacer el Camino por mar...

Sí, es una alternativa especial y singular que estoy segura de que enamorará a todo aquel que la pruebe pues permite conocer los encantos de Galicia desde una perspectiva diferente, bordeando sus costas. Hacer el Camino de Santiago por mar tiene algo de aventura, de emoción, de relax y de desconexión, al tiempo que es una experiencia única. Si los paisajes marinos vistos desde tierra son espectaculares, los que se generan de la costa vista desde el mar aún lo son más. Por eso, animo a todos los navegantes de Galicia, España y del mundo a probar esta modalidad para hacer el Camino de Santiago.

¿Qué requisitos deben cumplir los peregrinos que opten por esta ruta?

Todos los aficionados a la náutica de recreo pueden unirse a la travesía en sus embarcaciones en cualquiera de las etapas previa inscripción en la web www.asnauga.com. Los navegantes que se sumen a esta iniciativa y completen 90 millas a vela y siete kilómetros a pie podrán obtener su acreditación de peregrinos en virtud del acuerdo entre Asnauga y el Cabildo de Santiago. Dicha credencial debe solicitarse en el puerto de salida y tiene que ser sellada durante la ruta



en los puntos de parada (puertos deportivos, albergues, hoteles o restaurantes) así como en el albergue de O Milladoiro (Ames). Al margen de la Travesía Náutica Xacobeá, hay otras alternativas y rutas para realizar el Camino de Santiago por mar, que también se puede hacer libremente. Los únicos requisitos que se deben cumplir son: hacer una travesía de un mínimo de 100 millas náuticas por mar y completar el recorrido a pie sellando convenientemente la credencial en los puntos habilitados.

¿Qué objetivos se espera cumplir con esta promoción?

Este tipo de acciones de promoción turística pretenden impulsar el Camino de Santiago en todas sus vertientes coincidiendo con el Xacobeo 2021-2022 y dar a conocer

el sector náutico gallego. Queremos que todo el mundo sepa que tenemos una red de puertos deportivos muy potente -que cuenta con cerca de 14.000 plazas de atraque en 30 dársenas deportivas vinculadas con las rutas marítimas a Santiago- como un valor estratégico para atraer turismo a Galicia y conmemorar el hito jacobeo al constituir un camino más de peregrinación. La promoción de la navegación a vela y del sector náutico gallego contribuye a generar actividad en las zonas costeras y a que puedan crecer generando empleo y riqueza. Por tanto, beneficia al conjunto de la comunidad y permite mostrar los numerosos atractivos con los que cuenta Galicia, como su paisaje, su gastronomía, su cultura y sus gentes.

A.G.

EL NAUFRAGIO DEL ELORRIO (I)

La mayor tragedia en la costa cantábrica

Exceptuando la explosión del vapor “Cabo Machichaco”, la mayor catástrofe marítima en un puerto europeo en tiempos de paz, y la suma de las desgracias ocasionadas por las galernas a las flotas pesqueras antes de la llegada del vapor y posteriormente del motor, la pérdida del mercante “Elorrio” fue la mayor tragedia marítima de un buque en las costas del Cantábrico.



Vapor Aldecoa amarrado en la dársena de Galdames el día anterior a su viaje inaugural. Museo Marítimo de Bilbao

Durante el otoño de 1960 se sucedieron en el Cantábrico, de forma continuada, temporales del Noroeste de gran dureza, que culminaron con un temporal muy fuerte con mar arbolada durante la semana del 18 al 23 de diciembre, que obligó a 16 buques a entrar de arribada al puerto de Santander, teniendo su punto culminante de intensidad durante los días 20 y 21, con vientos de fuerza 9.

Ese temporal fue el causante de la pérdida del mercante “Elorrio”, con un tributo de 21 vidas: veinte tripulantes y un joven que colaboraba en

Un fuerte temporal causó el naufragio del mercante “Elorrio” y la muerte de 21 personas

los trabajos de salvamento desde tierra. En este artículo y el que publicaremos en nuestro próximo número, se relatan las circunstancias en que sucedió esta tragedia.

El mercante “Elorrio” se construyó con el número 17 por la Sociedad Española de Construcción Naval en su astillero de Sestao para la compañía Aldecoa y Cía. S.L., propiedad del armador bilbaíno Francisco Aldecoa Uriarte. De hecho, “Aldecoa” fue el nombre que tuvo durante casi toda su vida, siendo botado el 11 de febrero de 1922.

Su distintivo de llamada era HBPK con casco negro y puente blanco,

chimenea negra con zuncho azul donde resaltaba la "A", también negra, sobre fondo blanco en rombo, contraseña del armador. Tenía 113,15 metros de eslora, 15,24 de manga y 10,36 de puntal. Su registro bruto era de 6.089 toneladas, el peso muerto de 8.550 toneladas y contaba con un desplazamiento a plena carga de 11.630 toneladas.

Contaba con máquina alternativa de vapor de triple expansión J.G. Kincaid de 2.660 H.P., construida en Greenock (Escocia), que le proporcionaba sus buenos 12 nudos a base de tres calderas Babcock & Wilcox con cuatro hornos cada una, que consumían 22 toneladas diarias de carbón. Desde su construcción, contaba con mecheros para quemar fuel oil en las calderas como alternativa al carbón.

El entrepuente central y la llamada bodega adicional, situada entre el puente y el guardacalor, eran empleados como carbonera principal y adicional respectivamente, pudiendo emplearse para la carga. El fuel oil se transportaba en tanques situados a

Diseñado para el transporte de mercancías voluminosas como algodón y corcho, costó más de cinco millones de pesetas

proa, popa y dobles fondos, los cuales se podían utilizar como lastre. Tenía popa de crucero con callejones exteriores en las superestructuras.

Se construyó con un cubicaje de 468.510 pies, especialmente diseñado para el transporte de mercancías de más volumen que peso, como algodón y corcho, desde el Golfo de México a España. Costó, en su día, la considerable cifra de 5.557.020 pesetas.

Es de destacar que el compás y el timón en este buque se encontraban en un puente totalmente al descubierto. Detrás, estaba el cuarto de derrota, una pequeña caseta de madera para trabajar cartas y rumbos. En popa, doble rueda de timón para gobernar a mano, en caso de avería del servo.

TRES PITADAS COMO DESPEDIDA

Desde a bordo, tres pitadas cortas y tres largas fueron la despedida de la tripulación a su armador y familiares, mientras estos se encontraban viéndolo pasar en el faro del muelle de Algorta. Eran las 11 de la maña-



Cuadro del vapor Aldecoa. Museo Marítimo de Bilbao

na de un soleado 19 de marzo de 1922, festividad de San José, y el vapor partía con destino al puerto norteamericano de Galveston, donde tomaría un cargamento completo de azufre para Sete y Sevilla.

Desde el extremo del puente, saludando estaba su capitán, Martín Aldecoa Berasaluce, de 28 años, soltero e hijo de don Francisco, quien, desde el muelle, megáfono en mano, le gritaba: *...¡que le saquéis mucha leche a la vaca!*.

Por el Golfo de León, debió de coger tal “golfada de tramontana” que, a

Sus costosas reparaciones hicieron que la compañía Nervión lo vendiese en 1959

su llegada a puerto, el capitán mandó hacer una caseta en la zona del timón. No debió de gustar mucho a su padre esta protección, pues solía comentar que el timonel y el oficial de guardia debían estar a la intemperie y al descubierto pues, de lo contrario, “podrían dormirse”.

EL CAMBIO DE NOMBRE

Al comienzo de la Guerra Civil, el “Aldecoa” quedó bajo control republicano, transportando armamento desde los puertos soviéticos del Mar Negro con el falso nombre de “Murduan”. Pero, como consecuencia de un enfrentamiento con el crucero nacional “Balears”, en las proximidades de Cabo Cherchel, quedó averiado, siendo remolcado a Orán, donde permaneció hasta el final de la contienda.

Después de la contienda, fue remolcado hasta Barcelona. Una vez reparado, Francisco Aldecoa lo puso bajo la gerencia de la Compañía Marítima del Nervión, de la cual era director gerente, pero manteniendo la propiedad del mismo. Así continuó hasta 1957 cuando, pese a estar bien cuidado, ya tenía una edad excesiva, con elevado consumo y poco andar. Las reparaciones eran cada vez más costosas, por lo que decidió ponerlo a la venta adquiriéndolo, después de dilatadas negociaciones, la Naviera Ibaizábal también de Bilbao, propiedad de A. Ramírez Escudero, que pagó 25 millones de pesetas por él.

Fue durante su estancia en el puerto de Santander, descargando cebada en el muelle de Maliaño, el 20 de agosto de 1959, cuando se produjo el cambio de nombre, pasando



Del libro La Compañía Marítima del Nervión

Martin Aldecoa Araluce, primer capitán del vapor Aldecoa

a llamarse “Elorrio” y con distintivo EAAK, pintándole la chimenea de negro y desapareciendo, lógicamente, la antigua contraseña.

Efectuó varios viajes pero con la bajada del precio de los fletes se amarró, permaneciendo a la espera de una nueva subida de los mismos. La mala cosecha de trigo de 1960 obligó a la importación de grano y fue entonces cuando el “Elorrio” dejó su amarre para volver a navegar.

En los primeros días del mes de diciembre de 1960, zarpó de Baltimore con 7.000 toneladas de trigo con destino al puerto de Gijón, consignado por Alvargonzález S.A., en el que tenía previsto ser su último viaje, pues había sido vendido para desguazarlo en Valencia. Ya no estaba tan cuidado como lo mantenían sus antiguos armadores y en el trayecto tuvo varias averías.

Al descargar en el Musel, se comprobó que tenía una vía de agua en una bodega, la cual había echado a perder por humedad unas 500 toneladas de trigo que quedaron almacenadas aparte. Terminada la descarga, permaneció atracado en el Muelle de Trasatlánticos hasta que, como consecuencia de haberse asignado ese mismo muelle al “Covadonga” de la Trasatlántica, desatraco y quedó fondeado con dos anclas, en espera de una mejoría del tiempo para poder salir de viaje hacia Valencia, para donde había sido ya despachado.

La mayoría de los tripulantes, entre ellos su capitán, Gabriel Francosa, habían sido relevados por personal de la empresa del desguace de Valencia, que, lógicamente, no conocía el buque, y algunos tripulantes de Ibaizábal, que iban a embarcarse en otro buque



En Barcelona, ya con el nombre de Elorrio, entre 1959 y 1960

La mayoría de los tripulantes habían sido relevados y no estaban familiarizados con el buque

de la naviera en dicho puerto (de la tripulación llegada de Baltimore solo continuaron viaje el primer y segundo maquinista, el calderero, un fogonero y Trillo, el engrasador superviviente). El nuevo capitán era Vicente Moreira Portilla, natural de Camposancos en La Guardia (Pontevedra) y criado en Lekeitio, que era el jefe de muelle del desguace, a donde iba destinado el “Elorrio”.

Moreira era un marino experto. Había incluso llegado a mandar buques del porte del “Valentín Ruiz Senén”, con 2.977 TRB y 5.464 de TPM, perteneciente a la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera, posteriormente desguazado en Maliaño (Cantabria) por la empresa Recuperaciones Submarinas en 1972. Curiosamente, el día de su fallecimiento se cumplía el aniversario de sus bodas de plata matrimoniales.

PARTIDA PRECIPITADA

Como consecuencia de la fuerte marejada, el día 20, sobre las 5 de la mañana, el buque perdió sus dos anclas y fue en ese instante cuando

el capitán Moreira decidió, a pesar del temporal existente, hacerse a la mar. Uno no puede imaginarse lo que pasó por su cabeza para tomar esta decisión. Por otra parte, debemos “suponer” que la vía de agua aparecida durante la descarga estaba reparada.

A partir de ese momento, es necesario tratar de reconstruir lo sucedido en base a las comunicaciones del buque, lo observado desde la mar y desde tierra y las manifestaciones del único tripulante superviviente: el engrasador José Trillo Rodríguez.

La intención del capitán fue iniciar su viaje a Valencia. Así, consigue remontar Cabo Peñas, a pesar del estado de la mar y encontrarse en lastre, pero a la altura de San Esteban de Pravia, se descubre una inundación por vía de agua no identificada entre las bodegas número 2

El fatídico día,
el capitán
dio orden de
zarpar hacia
Valencia pese
al temporal

y adicional. Al detectar que las bombas de achique no conseguían evacuar el agua que entraba, el capitán Moreira Portilla decide dar la vuelta con la intención de llegar a Santander, quizás por ser el mejor puerto natural más próximo a su posición.

CRONOGRAMA DE LA TRAGEDIA

A las 20:30 horas, el buque emite el siguiente radio a los prácticos de Santander:

Santander de vapor “Elorrio”, Cabo Mayor Radio 470-68-20-2030

Texto: Vapor “Elorrio” espera llegar de arribada mañana amanecer, siendo indispensable atracar muelle por haber perdido las dos anclas causa temporal. Llevamos vía de agua, no localizada, entre adicional o bodega número 2, las cuales tenemos con agua en los planes, no dando abasto las bombas de achique.



Al final de la fila de rocas fue el lugar de los acantilados de Langre donde embarrancó el Elorrio

Rogamos acuse de recibo.- Capitán
Aunque el radio habla sólo de agua en los planes, el engrasador superviviente manifestó posteriormente que, según le informó el segundo maquinista, *la altura del agua en las bodegas era de dos metros.*

A las siete y media de la mañana, los prácticos del puerto de Santander, señores Herrera y Ferreira, se encuentran a bordo de su embarcación, en las proximidades de la Isla de Mouro, en espera de la llegada del buque alemán "Júpiter" y del "Elorrio". Entre chubascos, distinguen las luces de posición de éste último al nordeste de la Isla Santa Marina. Le hacen señales luminosas, dado que el buque no tenía fonía, y unos minutos antes de las ocho observan que el buque lanza una bengala seguida de otras dos. Al percatarse de la situación de peligro, los prácticos regresan a puerto en demanda de auxilio.

De lo que ocurrió a bordo durante la noche hasta el amanecer, en que el buque se queda sin máquina a la altura de Cabo Mayor, hasta la desgracia final, seguiremos la información proporcionada por el único superviviente, el engrasador José Trillo Rodríguez y los testimonios de diversos testigos situados en distintos lugares.

José Trillo era natural de la aldea de Caldebarcos, en Muros de San Pedro, provincia de A Coruña. De 27 años de edad estaba casado con María Piñeiro y era padre de un niño de siete años. En ese momento, llevaba embarcado catorce meses y éste era ya su cuarto naufragio.

El trauma por el que este hombre pasó, debió ser horrible. Pues a la



Composición de la Revista Oficema sobre una carta náutica on line

La
reconstrucción
del relato
de los
supervivientes
estaba
llena de
contradicciones

angustia de decidir tirarse al agua para salvar su vida y a las heridas producidas por las rocas habría que añadir el desgaste emocional por las veces que tuvo que relatar lo ocurrido. Primero a los lugareños del pueblo de Langre, que lo acogieron, auxiliaron e informaron piadosamente de que sus compañeros se encontraban recogidos en otras casas del pueblo. Más tarde, a las diversas autoridades y al personal del hospital Marqués de Valdecilla, donde quedó posteriormente ingresado y conoció (por el comentario casual de una limpiadora) que había sido el único superviviente. También las visitas que tuvo en su habitación, tanto de familiares como de personal de la empresa, y a los periodistas que quisieron recabar el relato de la tragedia por boca del que sería su único superviviente. Esta profusión de relatos sería la que pueda explicar diversas inconcreciones e incluso contradicciones que se detectan en su declaración (...)

JUAN PEÑA DE BERRAZUETA
CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE

Explosión en el Albacora

Cuando aún no hemos olvidado el hundimiento del "Villa de Pitanxo" en Terranova, el pasado mes de febrero, de nuevo somos testigos de otro accidente en el mar. Esta vez en Seychelles. El jefe y primer oficial de máquinas del atunero congelador vigués, Albacora Cuatro, murieron al producirse una explosión en el barco mientras estaba siendo reparado. Otros ocho tripulantes también resultaron heridos.

La explosión se debió a un escape de amoníaco en el sistema de refrigeración del buque mientras estaba siendo reparado en el puerto de la capital de Seychelles. Los heridos fueron atendidos y trasladados al hospital de Puerto Victoria por el personal sanitario del Instituto Social de la Marina en la zona.

Nada más conocer la noticia, el presidente del Gobierno se solidarizó con las familias de las víctimas y de los accidentados. "Atento a las informaciones que nos llegan sobre la explosión de un atunero vigués en Seyche-

lles, donde desgraciadamente han fallecido dos tripulantes españoles, todo nuestro apoyo y cariño a sus familias y nuestros mejores deseos para las ocho personas que han resultado heridas", comunicó Pedro Sánchez en su perfil de Twitter.

Desde la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC) también se lamentó la muerte de los marineros y pusieron, a disposición de la Compañía Europea de Túnicos propietaria del buque, y de las familias de los pescadores todos los recursos ne-

cesarios "en estos momentos tan duros" para tratar de paliar lo más posible el dolor causado por el accidente.

El Albacora Cuatro, de 88 metros de eslora y 16 de manga, con base en Vigo, faena habitualmente en aguas del Océano Índico, el Atlántico y el Pacífico. Se da la circunstancia de que en el año 2000 fue secuestrado tres días por piratas somalíes.

Desde 2006 nuestra flota ha sufrido cuatro accidentes graves, con siniestralidad mortal, cuando faenaban en distintas partes del planeta. ■





Óscar Cárdenas. Puerto de Cádiz

NACIONAL

Ayudas al sector pesquero

Han comenzado a pagarse ya las ayudas directas al sector pesquero para paliar las consecuencias de la guerra de Ucrania. Por otra parte el Consejo de Ministros ha autorizado el reparto de 30 millones de euros entre las CCAA para proyectos de recuperación de la biodiversidad marina.

El Gobierno, a través de su Consejo de Ministros, ha autorizado el reparto entre las Comunidades Autónomas de fondos por valor de 30 millones de euros para actuaciones de conservación de la biodiversidad marina, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Esta financiación procede de los fondos Next Generation, un mecanismo temporal diseñado para la recuperación de economías dañadas a consecuencia de la pandemia. Algunos de los objetivos de estas ayudas son facilitar a las CCAA llegar a cumplir el objetivo de proteger el 30% de la superficie marina para 2030. Entre las actuaciones impulsadas se encuentran la identificación de nuevos espacios o ampliación de los existentes e impulsar medidas que reduzcan la presión sobre los espacios marinos protegidos.

Además, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, en su intervención en el Congreso de los Diputados, el pasado 8 de junio, declaró que han comenzado a abonarse las ayudas directas al conjunto del sector pesquero, por un importe de 18,18 millones de euros, recogidas en el marco del Real Decreto-Ley de medidas urgentes para dar respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania. Según ha precisado, estas ayudas directas beneficiarán a unas 7.600 empresas, de las que 126 se refieren a buques que faenan fuera del caladero nacional y que percibirán 2,5 millones de euros. Los barcos españoles, asimismo, pueden beneficiarse de las medidas activadas en el marco del Fondo Marítimo de la Pesca y Acuicultura (FEMPA), que dedica 30 millones de euros a la pesca extractiva, incluidos los buques de larga distancia. ■

OMC y la pesca ilegal

La Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio ha concluido con la resolución de prohibir las subvenciones que contribuyen a la pesca ilegal y a la sobreexplotación, pero también las destinadas a la pesca no regulada en alta mar. Se mantienen las exenciones fiscales al fuel, una de las líneas rojas defendidas por la Comisión Europea. El acuerdo contempla asimismo una cláusula de paz de dos años para las actividades de bajos ingresos y de subsistencia hasta las 12 millas marinas.

Más calor, más medusas

La tesis doctoral de la oceanógrafa Vanesa Romero Kutzner, del Grupo EOMAR del Instituto Universitario de Investigación en Acuicultura Sostenible y Ecosistemas Marinos (lu-Ecoaqua) de la Universidad de Las Palmas, ha consistido en exponer a la especie de medusa *Aurelia aurita* a temperaturas extremas. En estas condiciones, no solo logra adaptarse al medio, sino que incrementa su reproducción. El estudio servirá para evaluar su impacto en los sectores turísticos y acuícolas de las islas y, en general, de las zonas costeras.

Foro portuario

En junio el puerto de Tarragona celebró un ciclo de jornadas destinadas a profundizar en diferentes cuestiones de este ámbito como el Rail Day Tarragona, las IX Jornadas Jurídicas y la quinta edición de las Jornadas TIC y Ciberseguridad del puerto de Tarragona "Enjoy IT", además de las Jornadas Técnicas de Seguridad y Gestión de Emergencias. Tarragona se ha convertido, así, en centro neurálgico para el intercambio de buenas prácticas sobre la planificación de emergencias y seguridad.

Bonito en el Cantábrico

La Costera del bonito tiene lugar entre los meses de junio y septiembre. Esta conocida época de pesca se ha



BREVES

convertido en todo un acontecimiento, sobre todo para los pescadores del Norte. El bonito se encuentra durante todo el año en aguas del Océano Atlántico y en verano migra hacia el Cantábrico para alimentarse. Las posibilidades de pesca fijadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico para este año 2022 están en máximos históricos con 18.000 toneladas, lo que hace que la flota de bajura tenga muchas expectativas puestas en esta campaña.

El país más rico del mundo

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha puesto en marcha una nueva campaña de comunicación con el nombre de "El país más rico del mundo" protagonizada por las nuevas generaciones de personas que conforman el sector agroalimentario y pesquero, con el fin de poner en valor sus productos y concienciar a los ciudadanos sobre la importancia de consumir alimentos de temporada y reducir el desperdicio.

Conxemar ayuda a Ucrania

La Asociación Española de Mayoristas, Importadores, Transformadores y Exportadores de Productos de la Pesca y Acuicultura (Conxemar) integrada por 228 empresas asociadas, ha donado cien mil euros al World Central Kitchen (WCK), organización sin ánimo de lucro que proporciona comidas preparadas en respuesta a la crisis de Ucrania. WCK fue fundada por el chef José Andrés en 2010.

Pescadores solidarios

Gracias al proyecto "Upcycling the Oceans" un total de 909 pescadores y 202 barcos de arrastre de 14 puertos pesqueros de la Comunitat Valenciana recuperaron 81.510 kilos de basura marina en 2021. Este proyecto, promovido por la Fundación Ecoalf y Ecoembes, hace posible que los residuos marinos que llegan a las redes de estos pescadores puedan tener una segunda vida, fomentando el reciclaje y la economía circular.



ATLÁNTICO

Renovación de acuerdos

El Parlamento Europeo ha dado este mes luz verde a un nuevo acuerdo de pesca con Mauritania que reforzará la cooperación medioambiental, económica, social y científica con el país africano. Por otro lado, finalmente se ha desbloqueado el acuerdo pesquero firmado con Senegal que mantenía amarrados a 15 barcos españoles.

El 8 de junio los eurodiputados respaldaron el mayor acuerdo pesquero suscrito por la UE con un tercer país. El tratado, que tendrá una vigencia de seis años, permitirá pescar atún, pequeños pelágicos, crustáceos y peces demersales. Mauritania recibirá 57,5 millones de euros al año a cambio de un máximo de 290.000 toneladas de pescado. Por otro lado, Europa insta a Mauritania a poner fin a la sobrepesca de pequeños pelágicos. Desde el 1 de junio, la flota española que opera en aguas de Senegal podrá volver a faenar una vez que su ministro de Pesca, Aliou Nday, ha firmado las licencias para 2022 que estaban bloqueadas. La actividad de la flota comunitaria que faena en Senegal estaba paralizada desde 2021 ante la negativa de las autoridades senegalesas para emitir las licen-

cias correspondientes a 2022. El Protocolo de Pesca de la UE con Senegal permite faenar a 28 atuneros congeladores, (de los que 16 corresponden a España), 10 atuneros cañeros (7 para España), 5 palangreros de superficie (3 para España) y 2 buques arrastres de merluza españoles. La noticia se une a las nuevas medidas aprobadas por el Gobierno para hacer frente a las consecuencias de la guerra de Ucrania como la prórroga del descuento de 20 céntimos al combustible hasta final de año, del que también se podrá beneficiar la flota que reposta fuera de España, el aplazamiento de las cuotas a la Seguridad Social por tres meses o una inyección adicional de 72 millones de euros. Sin embargo, las cofradías consideran que las medidas "no sirven" y que es preciso bajar el precio del litro a menos de 70 céntimos. ■

Prácticos, imprescindibles

La maniobra de aproximación de los buques a puerto es una de las más peligrosas de la navegación. Los prácticos realizan un trabajo imprescindible para velar por la seguridad marítima y la protección del medio ambiente.

El Puerto de Vigo acogió el primer Congreso Nacional de Prácticos, en el que han participado un centenar de profesionales de toda España. Jesús Vázquez Almuiña, presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, recordó que maniobrar un barco de cierto tamaño en puerto suele requerir también la participación de otros servicios, como el de los remolcadores y amarradores, cuya labor es fundamental. “Este colectivo se caracteriza por su excelente condición física, a la que se une la necesidad de serenidad y pericia para evaluar adecuadamente los riesgos y afrontar en ocasiones diferentes situaciones difíciles, e incluso de emergencia, siendo básico conocer muy bien la zona, sus circunstancias meteorológicas, las corrientes y las mareas. Además, es necesario el dominio suficiente del inglés para

expresarse con claridad en sus comunicaciones”, dijo. A pesar de las dificultades que entraña esta actividad, aseguró que Vigo es un puerto seguro, que se encuentra en un entorno privilegiado, protegido por las Islas Cíes y la península del Morrazo, lo que facilita la navegación por sus 14.000 hectáreas de aguas abrigadas. Cuenta con una corporación de prácticos, encargada de la gestión y prestación del servicio de practica en las aguas del Puerto y la Ría de Vigo, formada en la actualidad por nueve prácticos, además de otros trabajadores que tripulan las lanchas y realizan tareas administrativas. En el aspecto técnico estos profesionales disponen de dos lanchas: una ligera, de un solo motor, y otra más pesada con dos motores y 14 metros de eslora, diseñada para navegar con mal tiempo. ■



BREVES

Simulacro

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Ministerio del Interior, la Xunta de Galicia, el Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia, el Concello de Ribeira y Cruz Roja, han llevado a cabo un simulacro de lucha contra la contaminación para comprobar la eficacia de los mecanismos de coordinación existentes en el Sistema Nacional de Respuesta, tanto en el subsistema marítimo como en el costero.

Prestige: Batalla judicial

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) dictaminó el 20 de junio que la sentencia española prevalece sobre el arbitraje británico en el caso que enfrenta a nuestro país con la aseguradora del Prestige, la London P&I Club. Consecuentemente, estaría obligada a compensar por los daños causados por la marea negra, un total de 855 millones de euros. El caso parte del naufragio del petrolero Prestige, en noviembre de 2002, frente a las costas gallegas cuando transportaba 70.000 toneladas de fuelóleo, que se derramaron y causaron importantes daños en el litoral norte de España y en el litoral occidental de Francia.

250 años de la Torre del Reloj

El 22 de junio la Torre del Reloj de Barcelona, un antiguo faro construido en 1772 y transformado en reloj en 1911, cumplió 250 años. Por este motivo, la Autoridad Portuaria de Barcelona organizó un acto conmemorativo y una exposición a la que fueron invitados los miembros del Cabildo de la Cofradía de Pescadores de Barcelona. La Torre del Reloj es considerada Bien Cultural de Interés Local y está localizada en el Muelle de Pescadores de la Ciudad Condal.

Hace 50 años...

TRES MIL HOMBRES DE MAR ESPAÑOLES

Trabajar en Senegal

La vida senegalesa se concentra principalmente en Dakar. (...) Senegal es un país de muy parva riqueza. El cacahuete es el renglón predominante de su economía. A gran distancia quedan las explotaciones de fosfatos y las restantes producciones agrícolas. La falta de recursos, en consecuencia, empuja a sus habitantes hacia el horizonte de Dakar, donde la dinámica de su vida política, económica y social, el tráfico aéreo de su aeropuerto, el movimiento portuario, prestan mejores oportunidades de ocupación y empleo (...). Dakar -la ciudad del África negra más cercana a Europa, en la ruta de las líneas que unen Europa y América- es realmente privilegiada. Aquí arriban regularmente los barcos pesqueros españoles que operan en África occidental, y asimismo los mercantes que hacen de buques-factoría de aquella flota, con un total aproximado de tres mil hombres.

LOS BARCOS

Las dos grandes flotas españolas que operan en aguas senegalesas son la atunera de gran altura y la marisquera-congeladora (...). Lo mismo en la flota congeladora como en la atunera hay personal nativo senegalés embarcado. A partir de ahora, las condiciones de



trabajo de ambas flotas se regirán por un convenio internacional suscrito entre España y Senegal, y muy en breve se determinará también el número de tripulantes senegaleses que deberá trabajar obligatoriamente en cada buque español (al parecer, un 30 por 100 del total de la dotación), con expresión de sus condiciones laborales y profesionales.

A estas grandes flotas hay que añadir otras de características especiales. Está la mixta, en la que los pesqueros dedican parte de la campaña de captura de pescado "al fresco" y a la del marisco, para su congelación. Son todos de Huelva (...) y regresan a España cuando tienen repletas sus bodegas. (...)

JOAQUÍN VIDAL

LENTA AGONÍA

Navegación de cabotaje

La navegación de cabotaje, pionera del transporte marítimo, ha fenecido en numerosos puertos de nuestras costas y languidece de manera espectacular en los que todavía sobrevive. (...)

Aun cuando los problemas del cabotaje nacional son arrasados por el sector desde hace aproximadamente doce años, el declive espectacular de esta actividad marítima se produjo algunos años después del “boom” del transporte por carretera. La mejora de las carreteras y la expansión de la industria del automóvil hizo posible, en escaso tiempo, la existencia de una importante flota camionera y un desplazamiento de la carga que tradicionalmente se llevaba por vía marítima hacia este sistema de transporte. (...)

Esto hubiese podido ser evita-



do con una adecuada política de coordinación con la finalidad de potenciar ambos medios de transporte (...).

A BORDO

Accidentes de trabajo

(...) Ciento ochenta especialistas de 23 países, a petición del gobierno de Finlandia y bajo los auspicios de la OIT, asistieron conjuntamente con representantes tanto de armadores como de obreros. (...) Resaltó el acuerdo de que se agilice y también se considere de urgencia la publicación del libro que, sobre

higiene y seguridad en la industria naval y de reparación, prepara la OIT.

Para este corresponsal, un pobre resultado, aunque una demostración de que el peligro existe, está ahí, en esa nueva máquina, en aquel tornillo, en aquel relé... en aquel hombre que no fue preparado (...).

Carrera náutica

Esta es la gran noticia. La noticia más importante de toda la historia de nuestra profesión. El día 23 de junio de 1972, la carrera náutica se ha convertido en universitaria por vez primera en nuestro país. Difundimos esta noticia con la emoción que podéis imaginar, porque lo que nos parecía en muchas ocasiones un sueño se ha convertido en realidad. (...)

Cotizaciones más reales

El Boletín Oficial del Estado (...) publica la Ley 24/72 de 21 de junio sobre financiación y perfeccionamiento de la acción protectora de la Seguridad Social, modificando en parte el Texto articulado I de la Ley de Bases de la Seguridad Social de 28 de diciembre de 1963. Las razones de las modificaciones introducidas vienen dictadas por la experiencia y la necesidad de que satisfagan con mayor eficacia las exigencias de la justicia distributiva a través de criterios más realistas, “que habrán de permitir un perfeccionamiento de la acción protectora muy particularmente en las pensiones y en las prestaciones económicas por incapacidad laboral y transitoria y desempleo”. (...)

Formación ISM

Finalizado el primer semestre del año 1972, (...) damos un avance de los Cursos de Formación Profesional impartidos por las distintas Delegaciones Provinciales del Instituto Social de la Marina. (...). En total, 113 cursos a los que asistieron 2.231 alumnos y aprobaron un total de 1.632.

TÉCNICAS DE MOVILIZACIÓN PARA ACCIDENTES EN EL MAR

Inmovilización y traslado de accidentados

En un accidente es de vital importancia que la inmovilización y el traslado del trabajador del mar se realice de forma correcta, lo que garantizará que no se produzca más daño y que llegue lo antes posible a un centro de atención especializada.



El mundo laboral marino es un medio de gran siniestralidad, y los accidentes que se producen pueden tener una repercusión importante en la salud de los trabajadores del mar. La adecuada inmovilización de las heridas o fracturas, en el lugar donde se produce el siniestro, y su posterior traslado de forma correcta son acciones importantes que influyen en su posterior tratamiento y curación.

El movimiento de una persona puede estar limitado por trastornos que reducen la movilidad articular, lesiones músculo-esqueléticas, como es el caso de las fracturas, ya sean abiertas con exposición del hueso o cerradas donde no hay herida visible en la zona afectada, así como otras afecciones como la pérdida de conocimiento. Es importante mencionar, por su frecuencia, que la movilidad puede

estar limitada simplemente por un dolor intenso.

Los movimientos voluntarios son los que realizamos por voluntad propia. Es decir, se controlan de manera consciente. Son los que el cerebro y los nervios coordinan y el sistema músculo-esquelético, (constituido por los huesos, que forman el esqueleto, las articulaciones, y los músculos) ejecuta, según órdenes e informaciones. Cuando el cuerpo sufre alguna circunstancia fortuita que daña o afecta el natural proceso de la mecánica del movimiento, no puede coordinar y ejecutar la correcta funcionalidad de su natural movilidad, quedando limitada o paralizada. La persona en cuestión se encuentra imposibilitada, a merced de terceros, que se encargarán de su manipulación y correcto traslado, asumiendo éstos el rol activo de la movilidad. El traslado consiste en mover a las víctimas desde el lugar donde se han accidentado hasta otro destino para que puedan recibir los primeros auxilios y/o la asistencia sanitaria especializada. Debe hacerse con la consideración de que no solo es mover a la persona afectada, además hay que inmovilizarla previamente y hay que saber cómo hacer esta práctica. Las técnicas de inmovili-

zación tienen como objetivo evitar el progreso o aparición de complicaciones. Para ello se dispone de inmovilizadores, que son dispositivos que limitan el movimiento del paciente.

La inmovilización y el traslado son maniobras sumamente importantes; por lo cual, hay que instruirse en las técnicas de traslado que se enseñan a todos los trabajadores del mar en los cursos del ISM.

En los cursos de Formación Sanitaria Específica, inicial y avanzada, en el apartado de traumatismos, rescate y transporte, se hace hincapié en las distintas formas de inmovilizar al paciente y cómo hay que trasladarlo, tanto en las técnicas como en los dispositivos necesarios para llevarse a cabo dichas acciones.

Al abordar este tema, se deben tener en cuenta los distintos sistemas de traslado y medios personales. Dependiendo del número de socorristas, las técnicas empleadas serán unas u otras (arrastre, carga, puente, silla, cuchara...) así como los dispositivos presentes a bordo (tableros, férulas, anclajes...).

Este artículo centra su atención en aquellas situaciones en las que no se dispone de camilla:

- Para las lesiones de los miembros superiores, en sujetos conscientes, se utiliza la silla de dos manos.
- Para las lesiones de las piernas, en iguales condiciones, se utiliza la silla de tres manos.
- En situaciones en la que el accidentado está en una zona muy angosta, como un túnel, y con



▪ Silla de tres manos

- Dos socorristas.
- Accidentado consciente.
- Lesiones miembro superior...



pérdida de conciencia, se realiza un traslado/rescate en forma de arrastre.

- El conocido como "método del bombero", se usa para trasladar a una persona inconsciente cuando hay un solo socorrista.

Las nociones sanitarias de anatomía y fisiología adquiridas son fundamentales para dotar a los marinos de unos conocimientos que les hagan actuar de forma consciente y eficaz en una primera situación de auxilio hasta la llegada del equipo de profesionales sanitarios, siempre siguiendo las instrucciones del Centro Radio Médico.

Por la importancia que reviste, se debe abordar como un tema aparte el traslado de una persona de la que se sospeche que tiene una lesión de cabeza, cuello

y columna vertebral, con posible compromiso de la médula espinal. En este caso, los responsables del transporte deben ser extremadamente cuidadosos, poseer conocimientos y experiencia suficiente, especialmente si se precisa ante una situación urgente realizar un traslado con camillas improvisadas (puerta, tabla ancha, escalera...). Es fundamental que, en todo momento, se respete la alineación de la cabeza, el cuello, el cuerpo y las piernas, movilizándolo en bloque al accidentado. En este tipo de lesiones, una forma inadecuada de traslado puede complicar la situación del accidentado de forma irreversible, incluso comprometer la propia vida del accidentado. ■

ENRIQUE VALVERDE

TÉCNICO EN EMERGENCIAS SANITARIAS DEL ISM



El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación visitó el Centro Nacional de Formación de Isla Cristina para reunirse con pescadores y armadores de la provincia de Huelva y conocer sus inquietudes. Silvia Aranda, directora provincial del ISM acompañaba en el acto a Luis Planas. ■



Gran afluencia al stand abierto del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones en la edición de la Feria del Libro 2022 de Madrid. Una caseta en la que se ha ofrecido información directa al usuario, folletos, ejemplares de la revista Mar, y en la que cerca de 800 personas solicitaron registrarse en el sistema CI@ve. ■

Consejo General

El pasado 28 de junio tuvo lugar el último Consejo General en el que se informó al sector de las novedades, modificaciones y normativas del ISM.

A 31 de mayo, 71.460 personas están dadas de alta en el REM, con una evolución del -3,12% respecto a cifras de 2021. Marina Mercante sigue siendo el sector que recoge un mayor número de afiliados, con casi un 7,5% de incremento respecto al pasado año.

El REM cuenta con 123.144 jubilados, con una pensión media de 1.120,35 €, tras el incremento en el último año del 5,16%.

En los cinco primeros meses del año, 5.251 alumnos se han formado en las aulas del ISM. Actualmente 1.429 personas conforman la plantilla de empleados del ISM.

También mantienen una evolución positiva los accesos al registro electrónico, con 19.575 solicitudes en los cinco primeros meses del año, al igual que el nuevo servicio de la sede sin certificado digital que acumula en el mismo periodo 11.817 accesos.

Al cierre de este número ha sido nombrado nuevo secretario de Estado de Seguridad Social y Pensiones, Francisco de Borja Suárez. ■



SERVICIOS DE SEGURIDAD SOCIAL DEL **ISM** EN LA SEDE ELECTRÓNICA





ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



DESCARGAR la aplicación disponible en Google Play y en App Store.



IDENTIFICARTE



 MIS DOCUMENTOS

 SERVICIOS

 REGISTRO

 BUZÓN DE CONSULTAS

 AVISOS

Descárgate la app



*En cualquier momento,
desde cualquier lugar...*

FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE