

Mar

Nº 632
MARZO 2023

**Congreso
Marítimo
Nacional**

**Tráfico
portuario
en 2022**

DIA INTERNACIONAL DE LA MUJER
Acoso sexual a bordo

REVISTA MAR

[HTTPS://REVISTAMAR.SEG-SOCIAL.ES](https://revistamar.seg-social.es)

TENEMOS PÁGINA WEB
AHORA MÁS CERCA DE TI



Sector más abierto



El V Congreso Marítimo Nacional ha puesto de relieve la necesidad de que los sectores vinculados a la economía azul se acerquen a los ciudadanos para desarrollar conciencia marinera. España no puede vivir de espaldas al mar, desconociendo la realidad de las industrias marítimo-pesqueras.

La comunicación veraz, transparente y cercana, es la herramienta para conectar con la sociedad. La confianza mutua entre los dirigentes de las empresas marítimas y la prensa se hace imprescindible para crear vocaciones, impulsando la economía azul como sector estratégico para los intereses globales de nuestro país.

En ese proceso, el sector no puede olvidar a mujeres ni a jóvenes. Insistimos en ello este mes en el que se conmemora el Día Internacional de la Mujer. Las mujeres siguen siendo pocas en un sector mayoritariamente masculino. Deben tener mayor presencia en el mismo como también la deben tener los jóvenes.

Las cifras lo demuestran. En el año 2022, un total

de 14.044 alumnos iniciaron cursos formativos en el ISM. De ellos solo 1.709 (12,16%) eran mujeres frente a 12.335 hombres.

En nuestra Escuela de Formación Marítimo-Pesquera de Las Palmas pasa un tanto de lo mismo, aunque se detectan algunos cambios. Tradicionalmente, el interés de las chicas por el sector se vinculaba a ciclos formativos de puente y a profesiones como patronas, marineras o mozas en buques de pasaje. Actualmente ha crecido el número de chicas que cursan máquinas, para acceder a puestos en distintos tipos de buques o trabajar en astilleros.

Generalmente, las empresas las acogen bien en sus plantillas pero no todo está hecho. A la hora de contratar, los empresarios no muestran, en principio, diferencias entre hombres y mujeres. Sin embargo, no todas las empresas ofrecen a las chicas oportunidades, por el mero hecho de ser mujer, o las contratan en tareas como mozas o marmitonas, aunque estén capacitadas para desarrollar cualquier puesto en un barco. Es hora de cambiar el chip. ■

Geu be bagara itsasoa (Mujeres de la mar)

Autora del proyecto: Akaitze Kamiruaga

Editorial: Labayru Fundazioa

Akaitze Kamiruaga, es la vicedirectora de Labayru Fundazioa y autora de la obra “Geu be bagara itsasoa (Mujeres de la mar)” donde se abordan los oficios propios de estas trabajadoras a través de sus testimonios. Entre ellas hay rederas, *neskatillas*, empacadoras, pescadoras, trabajadoras de fábricas de pescado, armadoras, administrativas y mujeres de empresa de Bermeo, Lekeitio, Ondarroa y Santurtzi.

“En los mejores tiempos trabajábamos cuatro o cinco grupos de quince mujeres cada una, luego ha ido disminuyendo al desaparecer los barcos y al no salir a pescar todos los días. Junto a mí se retiraron el resto de rederas que quedaban en Ondarroa. Es una pena que este oficio desaparezca, es duro, pero muy bonito”, comienza diciendo Guruzne Badiola, una de las portavoces del sector pesquero.

Algunas mujeres conocieron las labores del puerto en pleno auge, el declive de este sector y están a punto de retirarse. Y otras, han tenido la valentía de incorporarse a este mundo laboral. Son tres generaciones que hablan de la memoria de un territorio y de la importancia de hacer perdurar tantas historias.

Así, se busca desvelar el protagonismo que han tenido en la sociedad costera vizcaína. Se recogen historias como la de María Uriondo, que con 89 años sigue siendo una de las referentes del



Tres
generaciones
que hablan de
la memoria de
un territorio

puerto de Bermeo. O Jone Goitia, quien ha trabajado toda su vida en fábricas de pescado.

En el caso de Ane Miren Sustateta, se casó con 18 años con un patrón de barco y desde entonces ha trabajado como *neskatilla*. Al igual que Nieves Mendazona, que compaginó estas labores con las de redera. “Es un oficio duro, pero para mí ha sido un honor. Es una pena que haya desaparecido. He trabajado en él 55 años, no libraba ni sábados ni domingos. Los fines de semana hacíamos las parrandas con los maridos. Mi marido era de tierra (gestor administrativo). No me hubiera gustado casarme con un *arrantzale*, es muy duro, ellas han tenido que trabajar fuera y luego criar a los hijos”, termina diciendo Badiola. ■



Directora del ISM:
Elena Martínez Carqués

Dirección colegiada:
Comunicación: Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es)
Medios: Anabel Gutiérrez (ana-isabel.gutierrez1@seg-social.es)
Contenidos: Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es)

Redacción:
María Barja Martín (maria.barja@seg-social.es), Borja Barrera Jiménez (borja.barrera@seg-social.es), María Martínez de Nicolás (maria.martinez9@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/ Churruga, 2. Tel. 91 591 99 00.
Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.
Melilla: 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: Avda. de la Marina, 23. 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



ACOSO SEXUAL LABORAL

Dos mujeres cadetes de la marina mercante de EEUU han ganado un juicio contra la compañía naviera por no aplicar correctamente el protocolo contra abusos sexuales a bordo. Este es el origen que da pie a un interesante artículo de Marta Viñarás, médico de Sanidad Marítima.

PÁGINA 6

CONSUMO



Madrid Fusión. Los mejores chefs del mundo presentaron creaciones vanguardistas con productos del mar como protagonistas.

PÁGINA 24

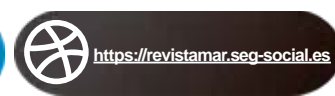
ENTREVISTA



Beatriz Robles. Esta conocida nutricionista y divulgadora científica nos habla sobre los bulos alimentarios y el daño que causa la desinformación.

PÁGINA 28

- 10 Puertos.** Ya están disponibles los datos provisionales del tráfico de mercancías portuario durante 2022. Crecen graneles líquidos y sólidos.
- 14 Esperas y desesperas.** Son muchos los frentes abiertos para el sector pesquero español este año.
- 18 Tribuna.** Víctor Jiménez, presidente del Consejo de la OMI, explica qué significa nombrar al mar Mediterráneo "zona libre de emisiones".
- 20 Congreso Marítimo.** Expertos del sector de la economía azul reclaman mayor atención para ser motor de crecimiento y creación de empleo.
- 32 Estela Maris.** Se dedica a la asistencia humana y espiritual de la gente del mar. Su director, Ricardo Rodríguez Martos, nos lo explica.
- 36 Acuicultura.** Varios informes de la CE recomiendan impulsar la producción de granjas de algas.
- 44 Cádiz.** La exportación de sal es una actividad muy valiosa para el puerto de Cádiz que tiene su origen muchos siglos atrás
- 50 Inspección.** Olimpia Santos, jefa de Inspección de Servicios del ISM, explica el funcionamiento de este departamento.
- 55 ISM en tu Bolsillo.** El número de nuevos usuarios que accedieron a esta aplicación del ISM ascendió en febrero a más de 7.500.
- 64 Sanidad Marítima.** El frío es mal enemigo para la gente del mar. Te contamos cómo evitar las lesiones a frigore en manos y pies.



ACOSO SEXUAL LABORAL EN EL ÁMBITO MARINO

Atajar los factores organizacionales



En junio de 2021 se presentaron conjuntamente ante la Corte de Nueva York dos denuncias contra la naviera Maersk. Una por el acoso a Midshipman-Y, nombre clave de una cadete que tras semanas de bromas machistas, insinuaciones sexuales, tocamientos no consentidos y dormir encerrada en el baño con un cuchillo, tuvo que pedir ser evacuada de urgencia ante el miedo a ser violada; y otra por la violación sufrida antes por la cadete Hope Hicks a manos del primer ingeniero del buque en el que navegaba, tras semanas de conductas de acoso sexual por parte de varios tripulantes. Estas mujeres son pioneras en llevar a los tribunales el acoso sexual de las marinas, pero las historias de abusos que no han salido a la luz son probablemente muchas más que las que lo han hecho.

La profesora de la Universidad Diliman de Filipinas, Lucia Tangi, publicaba en 2020 un artículo titulado “Uniéndonos frente a las mareas: la organización de marinas filipinas para luchar contra el acoso sexual”, donde se muestran diferentes formas de acoso sexual que

han sufrido las mujeres filipinas desde su incorporación, en los años 90, al mundo laboral marino.

El artículo recoge el testimonio de Jasmine (solo identificada por su nombre de pila) la primera capitana de la marina mercante filipina: “La primera vez que me embarqué como cadete mi

padre me recomendó que me hiciera amiga del cocinero, pues así nunca pasaría hambre. Sin embargo, ese mismo hombre en el que yo había depositado mi confianza intentó introducir sus dedos entre mis piernas mientras estaba durmiendo. No dije nada. Tenía solo 17 años y no sabía qué hacer". Tardó 19 años en hablar abiertamente del incidente.

En una entrevista a una cadete que volvía tras un año embarcada en un barco internacional, se le preguntó por los consejos que daría a las nuevas cadetes para evitar el acoso y dijo:

- Nunca tomes bebidas alcohólicas. Si bebes, los demás podrían aprovecharse de ti.
- No aceptes bebidas abiertas. Pueden poner pastillas para dormir en las bebidas.
- Camúflate. Lleva el pelo corto y ropas arrugadas, que te tengan que decir que te bañes.
- Rara vez me cepillaba los dientes para disuadirlos.
- No me depilaba las axilas. Cada vez que me cambiaba, decían que daba asco, algunos se ofrecían voluntarios para rasurarme.
- Siempre llevaba camisetas anchas.
- Actúa como uno más. Si hacen chistes verdes, síguelos el rollo.
- No informes a tus superiores de que estás fuera de servicio pues puede que tengan otros planes.
- Aprende a decir no a las maniobras sexuales de tus compañeros.

La mayoría de las mujeres entrevistadas dijeron no conocer el procedimiento para poner una queja a bordo. También tenían miedo de sufrir represalias a nivel profesional, como quedarse sin trabajo o entrar en una lista negra o ser ridiculizadas por la tripulación de

La mayoría de las entrevistadas tenían miedo a sufrir represalias profesionales si presentaban una queja

hombres. En ocasiones, la persona a la que deben informar coincide con el propio acosador, con el que tienen que continuar conviviendo más allá de la jornada laboral y durante largos periodos de tiempo. Además, como explica el abogado al que recurrieron las cadetes estadounidenses que han llevado su caso a los tribunales, las marinas que precisan poner una denuncia se enfrentan también a la necesidad de un fuerte soporte legal o el hecho de que muchas veces la bandera de las embarcaciones implicadas no coincide con la nacionalidad de las marinas, del acosador o de la empresa.

Tras escuchar sus testimonios y los de otras marinas filipinas que se enfrentaban al mismo problema, decidieron crear un comité de Mujeres dentro de la Asociación de Marineros de Filipinas, desde el cual se ofrece apoyo psicológico y legal para ayudar a romper la cultura de silencio en torno al acoso sexual a bordo.

Maersk Line Limited manifestó en un comunicado que su empresa aplica la "tolerancia cero para el abuso, el acoso o cualquier forma de discriminación



Romper con la cultura del silencio es el primer paso



Buque carguero de Maersk Line en el puerto de Algeciras

en sus barcos y empresa". Finalmente, en febrero de 2022 llegó a un acuerdo con las demandantes, cuyos términos no se conocen, y procedió al despido de cinco tripulantes, tres por violaciones de la política de alcohol de la compañía y dos, incluido el presunto atacante de Hicks, por no cooperar con la investigación. Sus abogados argumentaron que Maersk había incumplido sus deberes de prevención de acoso y agresión sexual.

CIFRAS PREOCUPANTES

Según la revisión de la literatura del año 2022 de Österman y Boström, los pocos datos que hay de estudios sobre el tema indican que entre un 17% y un 58% de mujeres marinas sufren acoso e intimidación en el ámbito laboral. En realidad, todas las mujeres embarcadas se enfrentan a experiencias de machismo y a ser juzgadas por su sexo en vez de como personas. El acoso sexual en el ámbito laboral es

Maersk Line
despidió el
año pasado
a cinco
tripulantes
y llegó a
un acuerdo
con las dos
denunciante

un reflejo de una desigual relación de poder, se inscribe en un contexto de violencia contra las mujeres ya que los efectos negativos del acoso no recaen únicamente en la persona acosada, sino que se extiende a todas las personas que forman parte de ese "grupo", precisamente por tener menor poder, estar en situaciones de mayor inseguridad o vulnerabilidad, por efecto de una socialización diferencial de género que les conmina a sufrir en silencio.

Asimismo, se incardina en un entorno laboral sexista, en el que se producen otros actos discriminatorios contra las mujeres, tales como las diferencias de salario, el reparto de tareas por sexos, etc. Todo ello se produce en un marco de abuso de poder, y por lo tanto puede acompañar a otro tipo de conductas abusivas, no sólo sexistas, sino también racistas, homófobas, etc. De manera secundaria, se asocia también a otros tipos de acoso que se producen en el ámbito laboral, tales como el psicológico o moral.

El mundo laboral marino ha sido históricamente de mayoría masculina y con una cultura profesional fuertemente jerarquizada que valora la experiencia práctica. La tradición era la de aceptar a los jóvenes y nuevos marinos en las embarcaciones para que pudieran ser guiados y socializados, a veces a través de la intimidación y el abuso psicológico, en la cultura laboral y vital marina y en la jerga del mar. También hay otros factores de riesgo para el acoso que son específicos del contexto marítimo o se ven aumentados en este como son la incertidumbre laboral y el trabajo en banderas de conveniencia, el trabajo a turnos y la carga de trabajo excesiva o la difícil separación entre el trabajo y la vida privada dentro de la embarcación.

Dependiendo de los estudios, entre un 8% y un 25% de los marinos, sin diferenciar entre hombres y mujeres, son objeto de intimidación, abuso psicológico y/o acoso sexual, sobre todo aquellos que son nuevos o jóvenes, que ostentan los cargos de menor rango o que pertenecen a minorías de género, raza, religión u orientación sexual.

DIRECTRICES SIN SANCIONES

Las enmiendas de 2016 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, añaden la necesidad de tener en cuenta la última versión del documento “Directrices sobre la eliminación del acoso y la intimidación a bordo de los buques” publicado conjuntamente por la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte. En ellas se establece que los gobiernos y las navieras deben tomar medidas, incluyendo una clara política de eliminación del acoso e intimidación en el trabajo, información sobre las conductas apropiadas e inapropiadas de los trabajadores del mar y sobre los protocolos de denuncia. Pero estas directrices no incluyen sanciones para los acosadores o las empresas que no las cumplan y, puesto que son recomendaciones, no son legalmente vinculantes. Además, tampoco inciden sobre los factores organizacionales del ámbito marino que son el caldo de cultivo de conductas de acoso laboral y sexual.

A pesar de que los devastadores efectos negativos tanto físicos como psicológicos, en una profesión en la que ya de por sí se encuentran cifras más altas de depresión, ansiedad, o ideación suicida que en la población general, ya serían justificación suficiente para implementar todas las medidas nece-

El Convenio sobre Trabajo Marítimo no incluye sanciones para los acosadores o para las empresas que incumplan las directrices

sarias para evitarlo, el acoso también tiene consecuencias negativas colectivas ya que dificulta el trabajo de los marinos, pone en riesgo la seguridad del buque y disminuye la capacidad de retención de la fuerza trabajadora o de reclutamiento.

Quizás la incorporación de la mujer en el ámbito laboral marino pueda aprovecharse como una oportunidad para atajar los factores organizacionales que facilitan al mismo tiempo el acoso laboral y las malas condiciones de trabajo, así como servir de apoyo a todos aquellos grupos vulnerables. Al fin y al cabo, ser tripulante de una embarcación supone confiar, y facilitar, que tus compañeros hagan su trabajo correctamente porque de ello puede depender la seguridad del barco y la tuya propia. Mientras se cambian esos factores sería imprescindible la existencia del mayor número posible de redes y recursos de apoyo para aquellas (y aquellos) que sufren acoso. ■

MARTA VIÑARÁS

MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA



John Paraskewas

La cadete Hope Hicks en el día de su graduación

CRECIMIENTO DESTACADO DE GRANELES SÓLIDOS Y LÍQUIDOS

Balance 2022: Un 3,5% más

El tráfico de mercancías por los puertos del Estado cierra 2022 con 563,3 millones de toneladas, un 3,5% más que en 2021 y se sitúa muy próximo al máximo histórico que se alcanzó en 2019. El crecimiento más destacado este año ha sido el de graneles líquidos y sólidos, a consecuencia, seguramente, de la guerra de Ucrania y la situación energética.



Consecuencia de la guerra de Ucrania es el incremento en el tráfico de carbón

El organismo público Puertos del Estado ha finalizado la contabilidad del año 2022 con la publicación de los datos provisionales del tráfico portuario en los 46 puertos de interés general y titularidad estatal. Cierra 2022 con

un tráfico de 563,3 millones de toneladas, un 3,5% más que las movidas en 2021. Aunque no supera el máximo histórico que se alcanzó en 2019 con 564,5 millones, se queda a apenas un millón de toneladas de diferencia. Bahía de Algeciras cerró

2022 de nuevo como el primer puerto español por volumen de tráfico con 108,2 millones de toneladas y un crecimiento del 3% respecto al año anterior. Le siguen Valencia, Barcelona, Cartagena y Bilbao.

NIVELES PREPANDEMIA

Hay que tener en cuenta que el sistema portuario siguió cerrando un año más por debajo de los niveles de tráfico prepandemia, pero solo a 1,2 millones de toneladas de distancia de 2019. Entre los puertos que cerraron 2022 con el porcentaje de recuperación más alto están: Bahía de Cádiz (+28,6%), seguido de Málaga (+22,94%) y Vilagarcía (+13,4%). Por el contrario, y todavía lejos de sus niveles prepandemia están Melilla (-34,4%), Ceuta (-22,8%) y Motril (-21,7%). Para Alvaro Rodríguez Dapena, presidente de Puertos del Estado, según expuso en el V Congreso Marítimo Nacional celebrado en Ma-

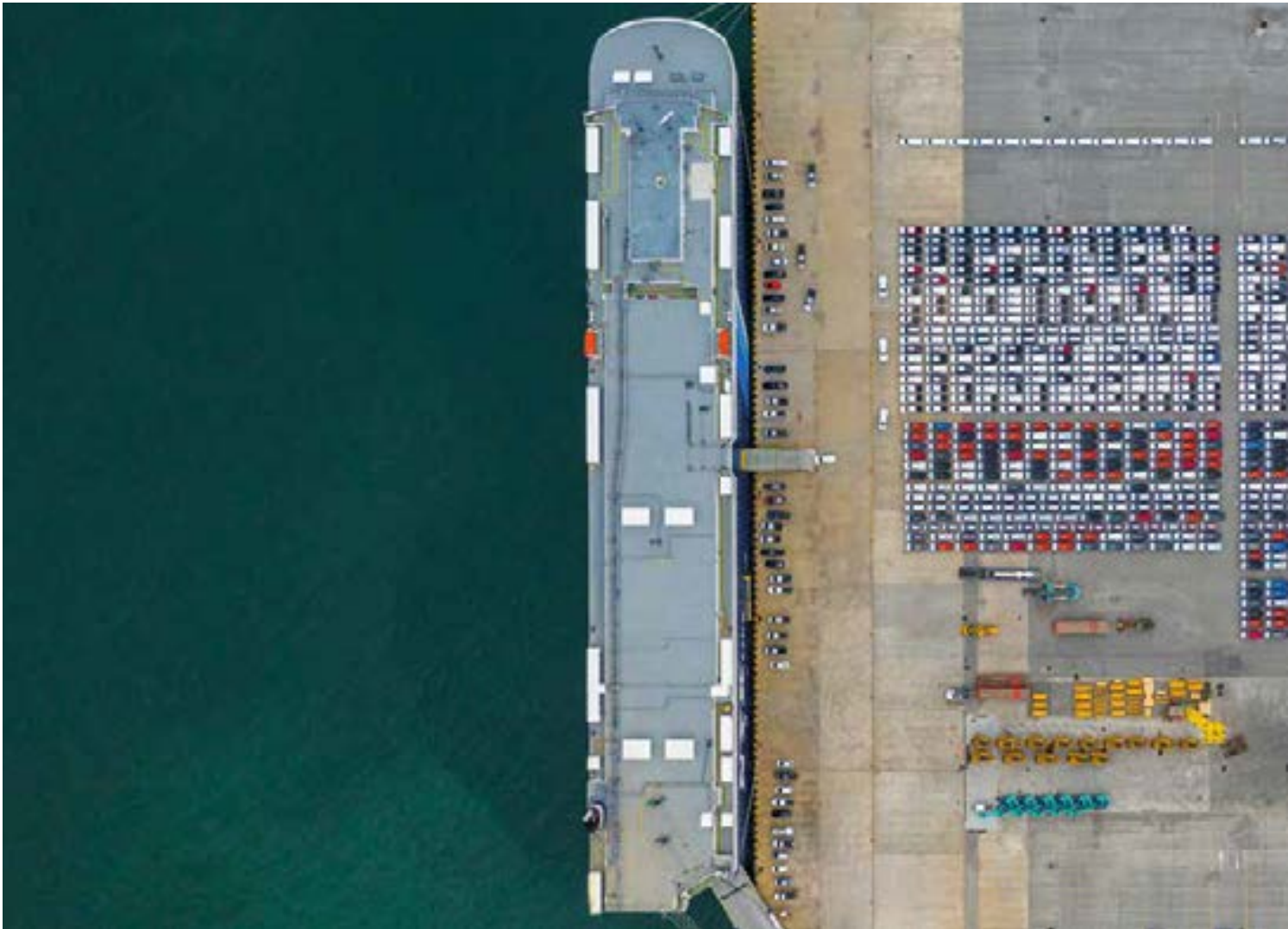
Otras cifras

El tráfico ro-ro creció un 8,6%, con 70,9 millones de toneladas movidas, así como las unidades de remolques y semirremolques (+32%), superando los registros de 2019 en un 7,8%. Algeciras (14,5 millones de toneladas) y Baleares (con 13,3 millones de toneladas) lideraron el tráfico ro-ro y también fueron los dos puertos que más crecieron en este apartado. El tráfico de contenedores registró un total de 17,2 millones de TEUs (contenedores de 20 pies), con un decrecimiento del 3,2% respecto al año anterior, debido a la caída de los contenedores en tránsito (-6,3%). No obstante, se superó incluso el récord de 2019 en los tráficos de contenedores de import-export, nacional y exterior, con más de 8,3 millones. Asimismo, también destacan los incrementos del tráfico interior (+41,1%); de los automóviles en régimen de pasaje (+53,6%); del avituallamiento de combustibles líquidos (+20,3%); y de las unidades de arqueo bruto de buques mercantes (+24,5%), superando todos ellos los datos registrados en 2019.

drid los pasados días 8 y 9 de febrero, “la salida de la pandemia afectó particularmente porque se hizo muy súbitamente sin estar especialmente apoyada en una transición y esto ha afectado especialmente al tráfico



Aprovisionamiento de combustible a un crucero en el puerto de Barcelona



El tráfico ro-ro creció en 2022 casi un 9% más

marítimo de mercancía general que requiere regularidad y que todavía está recuperándose”. Este ligero retroceso de la mercancía general se ha visto compensado por el comportamiento de graneles sólidos y graneles líquidos.

Los graneles sólidos es el grupo que más ha crecido (+11% respecto a 2021 y +4% respecto a 2019). Probablemente a consecuencia de la guerra de Ucrania y la crisis energética que ha supuesto un incremento del tráfico de carbón y coque de petróleo (+70%) y de cereales y sus harinas (+40%). Los graneles lí-

El tráfico interior supera con más de un 40% los datos registrados en 2019

quidos, paralelamente, crecieron un 7% respecto a 2021 especialmente en productos como el gas natural (+40%), gasolina (+18%) o petróleo crudo (+12%).

EN RECUPERACIÓN

La mercancía general, que es el grupo más numeroso, representó 271,2 millones de toneladas, un -1,8% respecto al año anterior, debido a la caída de la mercancía general en contenedores (-5,4%), y compensado por el 7,3% de incremento de la mercancía general convencional. Valencia permaneció en lo más alto



Bahía de Cádiz es el puerto que cerró 2022 con el porcentaje de recuperación más alto

4.525 (+115,1%), superando las cifras de 2019.

Concretamente, el tráfico de pasajeros de cruceros aumentó un 267,3%, con 8,2 millones de cruceristas, recortando cada vez más distancias con los 10,7 millones del récord histórico de 2019. En cuanto a crecimiento del número de cruceristas, Barcelona lidera el *ranking* con 1,8 millones más que el año anterior, seguido de Baleares (1,38 millones más) y Las Palmas (con 564.000 cruceristas más). ■

ANABEL GUTIÉRREZ

con 71,01 millones de toneladas y pese a su retroceso de más del 9%, seguido de Algeciras a tan sólo trece mil toneladas de distancia. Cerró el grupo de cabeza Barcelona con 49,01 millones de toneladas.

El tráfico de pasajeros, que resultó el más afectado en los años 2020 y 2021, continúa recuperándose y creciendo de forma espectacular, con un total de 32,9 millones de pasajeros, tanto de cruceros como de línea regular, y un incremento del 83,2% respecto al año anterior. Además, se ha registrado un récord en número de escalas de crucero, con

“Lonja 4.0”, pionera en Europa



Lonja del puerto de Vigo

El puerto de Vigo cierra 2022 con el mejor registro en tráfico contenerizado, tanto en toneladas de mercancías (+0,29%) como en TEUs movidos (+5,22%). El presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Jesús Vázquez Almuiña, explica que China (importación/exportación de alimentos, pesca congelada, maquinaria, etc...) se ha constituido claramente como el principal socio comercial en este tipo de tráfico. Le siguen Marruecos (exportación de granitos elaborados y maderas), EE. UU. (exportación de granitos elaborados y materiales construcción) y Brasil (importación de fruta, metales y maderas), éste último con un importante crecimiento. Vigo también ha sido noticia por inaugurar a finales de enero la “Lonja 4.0”, la primera lonja en funcionar con energías renovables. Este proyecto pionero en Europa, financiado con fondos FEDER-IDAE, quiere reducir el consumo anual de electricidad en 215.000 kw.

2023 Y LOS DESAFÍOS COYUNTURALES Y LEGISLATIVOS DEL SECTOR PESQUERO

Entre esperas y desesperas

Uno de los primeros golpes del año fue la no inclusión del pescado entre los alimentos beneficiados con una reducción del IVA del 10 al 4%. Tampoco pinta bien la modificación de la veda a la pesca de fondo en 87 zonas del Atlántico nororiental. Ni que decir entonces de la costera del jurel que este año se limitará a las capturas accesorias o de la revisión del Reglamento de Control Pesquero o de una posible reforma de la Política Pesquera Comunitaria. Dice el refranero popular que quien espera desespera, así que para evitar que ocurra, desde el sector pesquero moverse, insistir, estar presente es lo que toca y lo están haciendo bien.



La Comisión Europea quiere ampliar hasta el 50% las zonas de veto a la pesca de fondo

Mientras se está a la espera del dictamen del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES por sus siglas en inglés), tras el que llegará el pronunciamiento del Comité Científico y Económico de la Pesca y en base a ambos estu-

dios, la Comisión Europea hace una nueva propuesta del reglamento de ejecución de protección de los ecosistemas marinos vulnerables que en octubre de 2022 supuso la veda a la pesca de fondo en 87 zonas del Atlántico nororiental, nos plantamos en el verano.

Todo este proceso podría suponer que hasta septiembre no haya un nuevo dictamen, por lo que el pesimismo de los armadores es grande, como Javier Garat, secretario general de Cepesca, ha declarado en múltiples foros. Aunque lo desean, no esperan que la Comisión cambie de opinión, más bien incluso que empeore la situación.

Y así ha sido, con tres meses de retraso. El 21 de febrero se presentaba el “Plan para mejorar la sostenibilidad y la resiliencia del sector de la pesca y la acuicultura” que marca la futura línea de actuación de la Comisión Europea. A través de cuatro informes se conmina a los Estados miembros a elaborar antes de marzo de 2024 un mapa con las zonas protegidas en las que se eliminará de forma paulatina la pesca de fondo móvil. En este informe deberá figurar una hoja de ruta y un estudio de las flotas más afectadas. En un año se debe aumentar del 10 al 20% la prohibición a la pesca de fondo y hasta el 30% antes de 2030.

Otro de los puntos clave del plan hace alusión a la transición energética y a la necesidad de lograr una flota pesquera con cero emisiones en 2050, reconociendo que es difícil y apuntando generalidades como ofrecer ayudas para mejorar la eficiencia del combustible y cambiar a fuentes de energía renovables que reduzcan la huella de carbono.

Solo queda esperar el dictamen del Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea tras la demanda presentada por el gobierno español contra el reglamento, y el recurso presentado por la OPP7 de Burela, apoyado por la Xunta de Galicia.



Solo se podrán pescar jureles como capturas accesorias

El Gobierno y la OPP7 han presentado un recurso contra el reglamento que ha vetado el acceso de la pesca de fondo a 87 zonas

VEDA VOLUNTARIA

La escasez de jurel es la base del acuerdo firmado por la Unión Europea y Reino Unido el pasado diciembre para reducir en casi un 80 % la cuota de esta especie para 2023 en el Atlántico Noroeste, que únicamente podrá capturarse como pesca accesorias. Pese a la drástica reducción, la situación podría haber sido peor si se hubieran seguido las recomendaciones del CEIM que indicaban un cierre total de la pesquería para 2023.

Esta circunstancia ha llevado al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) a establecer un periodo de veda voluntaria de entre uno y tres meses para el jurel con una compensación económica de la que podrán beneficiarse hasta 86 cerqueros y embarcaciones de artes menores que faenan en el Cantábrico y Galicia.

Las ayudas, que podrán percibir tanto armadores como tripulantes, se abonarán con cargo a los fondos FEMPA y se concederán solo a aquellas embarcaciones con una dependencia superior al 18% de las capturas del jurel. En el listado publicado por la Secretaría



Embarcaciones de artes menores

General de Pesca figuran 71 embarcaciones de Galicia, 8 de Cantabria, 4 del País Vasco y 3 de Asturias.

La resolución asigna 700T a las flotas de altura, gran altura y palangreros del Atlántico Nordeste sin distribución individual; 300T al cerco del Cantábrico y Atlántico Noroeste. Para el resto de la flota del Cantábrico hay otras 200T y las 116T restantes se reservan para eventualidades.

COSTERAS DE VERDEL Y ANCHOA

Mientras, las flotas van organizando diferentes estrategias que les permitan finalizar las costeras con la mayor rentabilidad posible. Hay confianza en que esta temporada aumenten las capturas de caballa (verdel o xarda) una vez finalizado el recorte por la multa con la que Europa castigó a España por sobrepesca en 2009.

La flota de artes de menores gallega divide sus cuotas de xarda al 50% a la espera de que la Secretaría General de Pesca aumente el cupo, y así la mitad de la flota va exclusivamente a esa pesquería y la otra mitad solo la pesca como captura accesoria. Esta flota tie-

Se espera una buena costera para la caballa tras aumentar la cuota, una vez que España ha cumplido la sanción por sobrepesca en 2009

ne previsto iniciar la costera de la caballa el 19 de marzo. Si se aumentase el cupo supondría incrementar en un 20% la pesca dirigida.

La flota de cerco de Cantabria se hará a la mar a primeros de marzo para iniciar la costera de la anchoa. Además, este año confían en poder agotar la cuota de caballa, aunque su mayor preocupación está en que las embarcaciones que tenían como principal especie objetivo el jurel irán este año a la anchoa, lo que se traduce en una gran incertidumbre a la hora de hacer cálculos y estrategias de pesca. En 2022, el 30% de la cuota de anchoa asignada al Cantábrico fue capturada por embarcaciones con puerto base en Cantabria. La caballa es una especie que en invierno anida en los fondos y no aflora hasta la primavera. En los dos últimos años, los pescadores cántabros no pudieron acabar su cuota porque no afloraron, en parte dicen, por la sobrebundancia de túnidos.

Otro asunto diferente es la lucha de los pescadores de artes menores que reivindican que se les asigne una cuota individual de caballa, como ya la tienen el cerco, la volanta o el pincho ya que gran parte de sus ingresos dependen de esta costera, eso les ayudaría a organizarse mejor.

En Euskadi, los 160 barcos de la flota de bajura con puerto base en Bermeo, Lekeitio y Ondarroa anuncia un retraso en el comienzo de la costera del verdel hasta conocer en detalle cómo el MAPA repartirá las 29.439T asignadas por la UE a la flota española. También los *arrantzales* reportan que cada año la caballa aflora más tarde. Sin embargo, la costera de la anchoa dará comienzo a primeros de marzo, una pesquería con muy buenas previ-

siones para este año una vez que los informes científicos constataron su recuperación, lo que ha permitido elevar la cuota hasta las 29.700T.

Las embarcaciones con puerto base en Asturias tienen sus dudas sobre cuando dar inicio a la campaña de la xarda, que habitualmente comienzan el 1 de marzo.

MÁS FRENTES ABIERTOS

La Ley de Pesca Sostenible sigue en el Senado y desde el sector mantienen reuniones para conseguir si es posible alguna rectificación en los aspectos más controvertidos de la misma como son la reserva del 10 % de las cuotas por parte del Estado, los criterios de asignación de cupos y el embargo de derechos pesqueros no usados.

Además, también antes de que acabe el primer semestre de 2023 tendrá que renovarse el Acuerdo de Pesca con Marruecos que incluye licencias para 128 barcos de la Unión Europea de los que 92 son españoles. Aún está pendiente el dictamen de la autoridad judicial europea tras la impugnación del Frente Polisario del acuerdo de 2021 y el consiguiente recurso de la UE.

También 2023 es el año en el que se espera la puesta en marcha del Reglamento de Control Pesquero y la reforma de la Política Pesquera Comunitaria (PPC) dos normativas que no satisfacen al sector. El reglamento tiene dos aspectos muy controvertidos como son la imposición de las cámaras a bordo y el control a la pesca recreativa; mientras que tras diez años desde su entrada en vigor pocos son los que creen que la PPC está cumpliendo el objetivo por el que fue promulgada de proteger a partes iguales a las comunidades

La supresión de la ayuda directa al combustible se ha sustituido por un pago único por embarcación

pesqueras, la seguridad alimentaria y el medioambiente.

En este sentido, el propio comisario Sinkevicius ha indicado que la PPC, no necesita ser revisada. Solicita dar más tiempo para que las medidas impuestas den sus frutos, así como una mayor inversión tecnológica.

Desde el Gobierno, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación Luis Planas reconoce “el difícil momento” que atraviesa el sector agravado por los precios desorbitados del gasóleo y la decisión de la UE de avanzar en la descarbonización, sin que hasta el momento haya algún tipo de fuente energética para convertirse en alternativa.

Este año llegó con la supresión de la ayuda directa de 20 céntimos por litro al combustible, pero a cambio se ofrece un pago único de entre 1.100 y 300.000 euros por barco. El MAPA abrió del 13 de febrero al 12 de marzo el plazo para presentar las solicitudes. Las ayudas se concederán a empresas, armadores y almadrabas en función del consumo medio anual por buque, rango de eslora y zona de actividad. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



Estación de repostaje de Repsol en Puerto Portals Mallorca

EL MAR MEDITERRÁNEO SIN ÓXIDOS DE AZUFRE Y MATERIAL PARTICULADO

Zona libre de emisiones



El Comité de protección del medio marino de la OMI celebrado el pasado mes de diciembre adoptó las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL para la designación del mar Mediterráneo como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre y materia particulada.

Con esta medida, el Mar Mediterráneo en su conjunto, gozará de la misma protección ambiental desde el punto de vista de la contaminación atmosférica procedente de buques que otras zonas del mundo ya declaradas zonas de control de emisiones. El Mediterráneo es la quinta zona designada para el control de las emi-

Con efectos
beneficiosos
para la
salud de las
personas
y el medio
ambiente

siones para los óxidos de azufre y materia particulada en todo el mundo, junto a la zona del mar Báltico; la zona del mar del Norte; la zona de Norteamérica (que abarca las zonas costeras designadas de Estados Unidos y Canadá) y la zona del mar Caribe de los Estados Unidos (alrededor de Puerto Rico y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos).

La declaración del Mar Mediterráneo como una nueva zona de control de emisiones (ECA en sus siglas en inglés) supondrá que los buques que naveguen por esa zona tendrán que cumplir con controles más estrictos de las emisiones de óxido de azufre. En una zona ECA de óxido de azu-

fre, el límite del contenido de azufre del combustible utilizado a bordo de los buques es del 0,10% masa por masa (m/m), mientras que fuera de estas zonas el límite es del 0,50% m/m.

Esta declaración tendrá consecuencias beneficiosas tanto para el medio ambiente como para la salud de las personas ya que los buques utilizarán un combustible de mayor calidad y de bajo contenido de azufre. Esto permitirá que gocemos de un aire más limpio, en especial en las zonas costeras con gran densidad de tráfico marítimo y, por otra parte, contribuirá a reducir las enfermedades cardiovasculares, pulmonares y respiratorias.

Como se señalaba anteriormente, limitar las emisiones de óxidos de azufre procedentes de los buques reduce la contaminación y tiene como resultado un medio ambiente más limpio. Al reducir los óxidos de azufre, también se reduce la materia particulada, que son pequeñas partículas nocivas que se forman cuando se quema el combustible.

Hay que tener en cuenta que, el principal tipo de hidrocarburos usado como combustible en los buques es el fueloil pesado, derivado del residuo de la destilación del petróleo crudo. El petróleo crudo contiene azufre que, tras la combustión en el motor, es liberado en la atmósfera junto con el resto de las emisiones del buque. Los óxidos de azufre (SOx) son conocidos por ser perjudiciales para la salud humana, causando síntomas respiratorios y enfermedades de los pulmones. Además, en la atmósfera, los óxidos de azufre pueden producir lluvia ácida, que puede a su vez

La enmienda entrará en vigor en mayo de 2024. El límite lo hará un año después, en mayo de 2025

provocar daños en los cultivos, bosques y especies acuáticas, y contribuye además a la acidificación de los océanos.

Por tanto, resulta evidente que limitar las emisiones de óxidos de azufre de los buques mejorará la calidad del aire y protegerá el medio ambiente.

La designación del mar Mediterráneo, en su conjunto, como zona de control de las emisiones de óxido de azufre y materia particulada debe celebrarse como un gran avance desde el punto de vista medioambiental, teniendo en cuenta que todos los países ribereños del Mediterráneo sin excepción hemos promovido de manera conjunta esta medida en la OMI, a pesar de tratarse de un área geográfica con muy diversas sensibilidades, donde aglutinar todas las opiniones y necesidades en una misma dirección requiere de grandes esfuerzos que tardan tiempo en materializarse.

Está previsto que la enmienda entre en vigor el 1 de mayo de 2024 y que el nuevo límite entre en vigor a partir del 1 de mayo de 2025. ■



VÍCTOR JIMÉNEZ FERNÁNDEZ
PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA OMI Y
CONSEJERO DE TRANSPORTES
DE LA EMBAJADA DE ESPAÑA EN LONDRES

V CONGRESO MARÍTIMO NACIONAL

Sector estratégico



El V Congreso Marítimo Nacional, celebrado en Madrid los pasados 8 y 9 de febrero, sirvió para debatir la actualidad en todos los sectores vinculados a la economía azul. Representantes de la Armada, la Marina Mercante, la pesca, la náutica deportiva y recreativa y los puertos participaron en las mesas redondas organizadas por la Real Liga Naval y el Clúster Marítimo. El sector demanda un Ministerio del Mar que impulse el crecimiento.

Madrid no tiene mar, ni costa. Sin embargo, la celebración del V Congreso Marítimo Nacional puso de manifiesto la importancia de un sector, el de la economía azul, que quiere ser clave y estratégico en nuestro país.

Pese a los kilómetros de costa que tenemos, en España no existe la conciencia marítima que tienen otros países de nuestro entorno. Juan Díaz Cano, presidente de la Real Liga Naval, organizadora del encuentro, considera que la pérdida paulatina del Imperio y la conse-

cuenta independencia de nuestras colonias nos hizo dar la espalda al mar. “Si no teníamos colonias. ¿Para que queríamos tener barcos?”, dijo. Y así los ciudadanos, y los políticos, fueron perdiendo interés por el mar hasta el punto de que los asuntos marítimos y pesqueros se tratan en una pluralidad de Ministerios, repartiéndose las competencias entre distintas administraciones, lo que no nos permite avanzar con todo el potencial que tenemos.

En parecidos términos se manifestó el presidente del Clúster Marítimo, Alejandro Aznar, quien puso de relieve la importancia del sector en la economía y la seguridad nacionales. Un “sector vital que no goza del reconocimiento ni el apoyo institucional que merece”, explicó. Para Aznar, la economía azul es un activo estratégico ignorado a menudo por la Administración Pública, cuando no se pierde en el entramado de instituciones, tanto a nivel competencial como geográfico, cuyas políticas impactan en las industrias de la mar”, declaró. Por ello reclaman desde hace tiempo un Ministerio del Mar, capaz de centralizar los intereses de todos asegurando que se toman las medidas necesarias para apoyar su crecimiento.

La economía azul es responsable de gran parte del transporte de mercancías, aportando el 7% del PIB y sosteniendo el 6% del empleo nacional. Además es clave en el desarrollo sostenible y la lucha contra el cambio climático.

El encuentro se estructuró en doce mesas redondas donde se trata-

España vive de espaldas al mar. Debemos aprovechar nuestras capacidades para que sea una prioridad

ron asuntos como el futuro de la Armada española, la situación del sector pesquero español, los puertos del futuro, la protección del patrimonio subacuático, la realidad de los astilleros e industrias auxiliares, los combustibles azules, la eólica marina flotante, la formación marítima, la marina de recreo y la sostenibilidad, el papel de las Ligas Navales en el sector marítimo, la marina mercante tras el covid y la comunicación. En esta última, la revista MAR participó junto a otros periodistas.

EXIGENCIAS COMUNITARIAS

Los participantes en las mesas dedicadas a pesca y marina mercante criticaron la posición comunitaria, muy exigente con la sostenibilidad ambiental pero poco flexible a la hora de permitir que las industrias se adapten a tiempo a las estrategias que impone el Pacto Verde.

“Tenemos la Comisión más verde



Los sectores de la economía azul generan el 7% del PIB nacional

de la historia que, sin voluntad de quererse cargar al sector pesquero, con sus políticas demuestra que, de seguir así y no revertir la situación, llevará a caer en picado a la flota europea, en general, y a la española, en particular”, dijo el secretario general de Cepesca, Javier Garat.

Por su parte, Juan Riva, CEO de Suardiaz Group, se refirió a la contradicción de que la UE manifieste la necesidad de trasvasar mercancía de la carretera al mar pero incluya al transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos

Los participantes criticaron la posición excesivamente ambientalista de la Unión Europea



Javier Garat, Juan M. Vieites y Basilio Otero debaten

ENTREVISTA

“No somos conscientes de la importancia del mar”

JUAN DIAZ CANO, PRESIDENTE DE LA REAL LIGA NAVAL ESPAÑOLA

Cómo valora el V Congreso Marítimo Nacional que acaba de celebrarse en Madrid?

Mi valoración no puede ser más positiva. Ha servido de punto de encuentro a los principales actores de la economía azul que han mostrado, debatido y dado soluciones viables a los problemas que afectan al sector marítimo español. El alto nivel de las ponencias de todas las mesas, una impecable organización y una gran afluencia de personas interesadas han venido a coronar con éxito este V Congreso Marítimo Nacional, que esperamos tenga el eco que el sector merece.

La Historia de los Congresos es un tanto curiosa...

Sí porque el primer Congreso Marítimo



Español se celebró en 1901 y el segundo no se organiza hasta 2014. Con la Guerra Civil, la Liga desaparece y no retoma su actividad hasta 1969. Origi-

nariamente éramos un lobby marítimo con mucho peso pero dejamos de serlo convirtiéndonos, a partir de los años 70, en un lobby más bien cultural, de concienciación marítima.

Nuestro delegado en Santander nos animó a celebrar en 2014 una jornada sobre temas marítimos de actualidad y aquella jornada, que se hizo un poco de manera atropellada pero que salió muy bien, terminó convirtiéndose en el II Congreso Marítimo Español. A partir de entonces, el Clúster Marítimo, que es el verdadero lobby que hay en nuestro país, nos pidió trabajar juntos, y así lo hemos hecho en los tres últimos congresos celebrados uno, en Cartagena, y otros dos en Madrid, que es donde se ubican la Administración e industrias marítimas.



sobre el sector pesquero en Bruselas

Las políticas marítimo-pesqueras son competencias de varios Ministerios y Administraciones, lo que dificulta su ejecución

de emisión antes que al transporte terrestre. “Hay una vocación de ser campeones del mundo de la descarbonización, algo que los armadores apoyamos, pero Bruselas tiene a veces muchas dificultades para adaptarse a la realidad. Se necesitan mecanismos de ajuste para que no se penalice a las autopistas del mar”, dijo.

El Congreso ofreció una visión global del sector marítimo, analizando los retos y oportunidades de las industrias marinas, resaltando su papel de motor de crecimiento nacional. ■

ANA DÍAZ

Van a enviar al Gobierno y a los partidos políticos las Conclusiones del Congreso. ¿Qué espera?

Lo venimos haciendo desde 2014 y el resultado siempre ha sido nulo. Seguiremos insistiendo. Lo vamos a enviar a los partidos políticos y quizás esta vez tengamos más suerte ya que, siendo un año con muchas elecciones, a lo mejor estas ideas pueden calar en los programas de algún partido.

La UE considera la economía azul un pilar para la recuperación económica ¿Somos conscientes del potencial que tenemos?

España, como suele decirse, vive de espaldas al mar. No somos conscientes de la importancia que tiene en nuestra economía. Aportamos el 7% del PIB nacional y soportamos el 6% del empleo. Sin embargo, esto no lo sabe casi nadie porque, desde el desastre de 1898, a los ciudadanos no

les interesa el mar y, por consiguiente, tampoco a nuestros políticos. Tenemos un sector marítimo que depende de seis Ministerios y cuatro organismos. Esa transversalidad administrativa produce un estancamiento. El problema es que en España no existe conciencia marina. Insistimos en la creación de un Ministerio del Mar.

Y para crear dicha conciencia está la Real Liga Naval Española ¿verdad?

Si. Nuestro papel es el de ser concienciador de una tradición marítima que siempre tuvo nuestro país pero que se ha olvidado y no llega a los ciudadanos.

¿Cómo se hace un socio de la Real Liga Naval?

Se pagan 70 euros al año, una cuota modesta. Solo se exige amar el mar. Las empresas pagan 400 euros. Pro-

mocionamos la cultura marinera en todos sus ámbitos. Visitamos museos, centros de capacitación de ingeniería técnica, colegios, celebramos conferencias... La labor de concienciación es muy grande. Un año antes de la pandemia hicimos más de 300 acciones. Luego vivimos un parón pero nos hemos recuperado. A diferencia de las Ligas navales de USA, Italia o Colombia, que conocimos en el congreso, nosotros dependemos de las aportaciones de nuestros socios. Eso te da cierta independencia pero también nos faltan recursos.

¿El futuro es de color azul?

Tres cuartas partes del planeta son agua, por lo que el futuro obligatoriamente ha de ser azul. El 90% de las cosas que compramos vienen en barco. El transporte y el transporte de mercancías por mar es el futuro. No hay otro.



PESCADOS Y MARISCOS EN MADRID FUSIÓN

Los 1.001 sabores del mar

La XXI edición de Madrid Fusión reunió a los chefs más prestigiosos del mundo. Bajo el eslogan “Sin límites”, la cumbre gastronómica dio rienda suelta a la imaginación y la creatividad, apelando a la vista, al olfato y, sobre todo, al sabor. Pescados y mariscos protagonizaron la alta cocina en IFEMA. Si los mares y ríos nos ofrecen auténticas joyas culinarias, al pasar por las manos y fogones de los grandes cocineros se convierten en diamantes para los sentidos.

La alta cocina enamora. Prueba de ello es el éxito de Madrid Fusión. El certamen gastronómico batió en su XXI edición todos sus récords anteriores, registrando un total de 21.106 visitantes (25% más que el año pasado),

1.771 congresistas, 708 estudiantes de hostelería y 1.200 periodistas que se dieron cita en IFEMA para disfrutar del arte de la buena mesa.

La creación gastronómica, como el eslogan del certamen, no tiene límites. La alta cocina se transforma

en arte. En ciencia, investigación y diseño. Los platos, en manos de los grandes chefs, son lienzos. Los productos, notas para componer sinfonías de sabores, texturas y colores. Es belleza culinaria. Como de la que habló Quique Dacosta. El tres estrellas Michelin planteó un debate filosófico. “¿Puede un plato considerarse bello? ¿Y un sabor?”, preguntó. “Lo primero que llega es la estética. Pero para mí, antes que la estética está el sabor, la técnica para transformar los alimentos, que es el segundo punto de partida. Tener el conocimiento, que siempre es heredado, para crear un nuevo plato”, dijo.

Con la proyección de un documental como fondo, Dacosta y su equipo preparaban un guiso mediterráneo con percebes, pescado de roca y patata, al que siguió un rodaballo al jerez, cuyas espinas y cabezas servirían para hacer una emulsión. “Pese a todo, me debo al comensal, que usa primero la vista, luego el olfato y después el gusto. Es la lógica de la aproximación al plato. Ante el cliente y sus gustos, lo único que puedo hacer es ser yo mismo”, sentenció.

TARTAS Y GOLOSINAS

Los grandes cocineros comparten su amor por lo que la tierra y el mar nos ofrecen. Se decantan por productores locales, de cercanía, que son quienes suministran a sus restaurantes. Saben de sostenibilidad y aprovechamiento. Ángel León, el “chef del mar” sorprendió con el uso de los despojos marinos.

La cuarta parte del pescado que entra en su local Aponiente acaba en la basura. Por ello, se interesó en las

Los productos del mar son joyas que los cocineros convierten en diamantes al pasar por sus fogones

partes del pescado que se tiraban (piel, ojos o vejigas natatorias, entre otras) como base para crear postres sin “sabor a mar”. Trabajando con la caseína, proteína de la leche que encapsula trimetilamina, el aminoácido responsable del olor y sabor característicos del pescado y añadiendo cinamal, un componente de la canela, consigue el efecto deseado.

Con las pieles de lubina, morena, sargo o mojarra hace “canutillos”, que rellena de crema de barquillo, o un “corte helado” de bacón marino. Con las escamas prepara tartas “que se funden en la boca”. Un “mochi marino”, con leche y canela acompañado de helado de soja. Y las escamas de salmonete son la base de un bizcocho helado con huevas de lisa.

Pero, el “chef del mar” va más allá. Con las puntillitas de calamar rotas crea una masa de cruasán con la que prepara “milhojas con crema



Ángel León sorprendió con sus postres marinos



Takayoshi Watanabe cortando atún para hacer sushi

de mantequilla”. Los cefalópodos tienen proteínas que producen luminiscencias. Con ellos hace un helado de almendras con luz al que denomina “20.000 leguas submarinas”. Se sirve a oscuras para ver “la boca de los clientes llenos de luminiscencia marina”.

Y más sorpresas. La esclerótica de los ojos, sometida a calor, rompe como los granos de maíz, convirtiéndose en “palomitas de mar” y el colágeno marino sirve para hacer caramelo. La carta de postres de Aponiente incluye esta temporada otras opciones como tortas de cangrejo de mar, farajos de vejiga natatoria o gominolas de algas.

EL UNIVERSO DE MUÑOZ

El auditorio de Madrid Fusión se llenó para ver al “mejor chef del mundo”. Dabiz Muñoz cambió el guión de su presentación para dar a conocer cuatro platos de DiverXo, en los que emplea más de 300 ingredientes. “Son historias autoconcluyentes, independientes e intercambiables. Un menú que es como una ópera don-

Nada se tira. El “chef del mar” sorprendió con sus recetas de postres elaboradas con despojos de pescado

de es difícil saber qué instrumento se toca en cada momento, pero el final es armonioso”, dijo.

Dos de las creaciones que presentó estaban hechas con pescado. “Ecosistema pirenaico”, con trucha del Pirineo madurada durante 45 días y acompañada de ñoqui de arroz, sake, soja y chiles encurtidos, cus-cús de arroz crujiente, piñones tostados y vinagre de arroz. En “Las edades de la merluza” emplea carioca gallega, pescadilla y merluza. Con las huevas hace una botaraga en la que destaca el sabor del ají amarillo y el limón rosa. Con las cabezas hace ceniza. Emplata con la espina de la merluza más joven y, sobre hojas de hibisco, añade la cococha de la merluza grande, con un aire de mantequilla.

Lara Roguez, del restaurante Kraken ArtfooD, en Gijón, explicó cómo elabora su menú con grasa de lubina que compra a Aquanaria, empresa canaria especializada en el cultivo de esta especie para alta cocina. Roguez mostró los procesos que emplea para licuar la grasa del pescado que sustituye por la de vaca en la elaboración de su menú.

El chef de Nado (A Coruña), Iván Domínguez, mostró su cocina contemporánea y atlántica, de pocos ingredientes, apostando por la calidad y el aprovechamiento máximo. Entre los imprescindibles en sus recetas se encuentra la sal del Atlántico, que usa para dar sabor, conservar y transportar pescados y mariscos. Con el agua marina modifica texturas desde crudo para ganar firmeza, potencia y sabor. La merluza la deja en agua de mar 24 horas con cambios cada seis. Después, la deja tres

horas en sal indirecta y finalmente la envasa otro día más al vacío para que esté más compacta”. Con el choco, el sable plateado o el rubio emplea la misma técnica, “aunque cada especie tiene sus propios procesos curativos”. Cada parte del bogavante recibe un tratamiento. Con la cabeza hace un caldo. La cola la baña en agua salada durante 90 minutos y la seca dos días consiguiendo brillo, aroma y fuerza. Las pinzas las lava y escalda para sacar la piel, que deshidrata, y pasa los sesos por mantequilla. Crea así el “bogavante en diferentes texturas”. Otros pescados como el congrio o la lamprea también reciben tratamientos diferentes.

En el plano internacional destacó la presencia de Takayoshi Watanabe, quien elabora su sushi Edoman con vinagre de sake, elaborado exclusivamente para él, mostrando su destreza en el manejo del cuchillo con el que obtiene cortes limpios de las piezas de atún. Por su parte, el británico James Knappett, de su bistré Kitchen Table, presentó su

Dabiz Muñoz llenó el auditorio del Pabellón 14 de IFEMA presentando platos de la carta de su restaurante DiverXo



Dabiz Muñoz llenó el auditorio de Madrid Fusión

trabajo con pescados capturados en los ríos ingleses, preparando trucha, cocinada en *foie gras*, presentada con cebolla confitada y huevas y acompañada del gel de vinagre de Jerez y tomillo. Y el chef Rodrigo Castela de la Taberna Ó Balcao, de Santarem (Portugal) hace alta cocina con peces de agua dulce. Marina, ahuma y adoba hasta 17 especies del Tajo y sus afluentes.

A BOCADOS

No todo fueron platos principales. Los cocineros noveles elaboraron bocados de atún rojo en el acto previo al nombramiento del Cocinero Revelación 2023. Javier Rivero y Gorka Rico fueron los premiados. Reivindican la cocina tradicional de los antiguos caseríos vascos en su restaurante Ama Tolosa (Guipúzcoa), donde la merluza es protagonista. “No necesitamos trabajar el mar para poner en valor nuestra propia tierra. Guisamos el mar como si estuviéramos en el caserío, sirviéndola con un caldo de oveja reducido”, dijeron.

Los participantes en el concurso “Cocinando el mar”, patrocinado por Mercamadrid, realizaron tapas con borriquete, “un pescado excelente pero poco utilizado en nuestras cocinas”, dijeron. Javier Ruiz Portillo, chef de La Mina (Málaga), ganó el certamen con su “torrija de borriquete”. Sobre un gazpachuelo tradicional elaborado con las espinas del pescado coloca trozos de lomo de borriquete ligeramente caramelizados. En la receta destaca el caldo pero también los cortes con los que presenta el producto, dijo el cocinero premiado. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ

BEATRIZ ROBLES, DIVULGADORA CIENTÍFICA Y NUTRICIONISTA

Luchando contra la desinformación

Su guerra abierta contra los bulos alimentarios a golpe de evidencias científicas hacen de esta licenciada en Tecnología de los Alimentos y graduada en Nutrición Humana y Diética, una de las voces más autorizadas del país a la hora de hablar de consumo de productos del mar. Beatriz Robles sabe que no solo importa el mensaje sino dónde se difunde así que llega al consumidor a través de los medios de comunicación, su asesoría de empresas y las clases en la Universidad Isabel I de Burgos. Nadie mejor que ella para poner negro sobre blanco los bulos sobre el pescado.



Beatriz Robles en el Puerto de Celeiro (Lugo)

Beatriz Robles es experta en nutrición, legislación alimentaria, etiquetado, publicidad, seguridad alimentaria y procesos tecnológicos pero es su estilo asertivo y directo lo que hace que sus mensajes lleguen al consumidor de forma clara con el objetivo de empoderarle en sus elecciones.

El pescado es uno de los alimentos que más sufre los efectos de la desinformación.

La desinformación en salud puede afectar a la vida del individuo

Cada año cuando se acerca la Navidad o el verano los pescadores tiemblan ¿Qué tocará, el cadmio de las cabezas de las gambas, el mercurio del atún o el anisakis en todo el pescado?

Cada día recibimos toneladas de información difícil de procesar y una parte importante es desinformación, es decir datos engañosos que se han creado específicamente con el propósito de influir en nuestras decisiones y obtener un beneficio. Toda

desinformación busca una reacción emocional con el objetivo de minar nuestro escepticismo y propagarse. El éxito de la información falsa sobre alimentación radica en que afecta a nuestra salud y nuestra reacción es inmediata.

La peor elección alimentaria es la que hacemos pensando erróneamente que es adecuada. Si no somos conscientes de que estamos haciendo algo mal, ni siquiera nos plantearemos cambiarlo.

¿Las redes sociales son un arma de doble filo? difunden información pero también bulos y malas prácticas especialmente en temas de nutrición.

La nutrición interesa mucho y a los que nos movemos en redes sociales se nos conoce más que a otros expertos con muchas publicaciones e investigaciones muy interesantes,* por eso yo trabajo con temas de desinformación porque soy consciente de que es importante contrarrestarla y desmentir bulos que llegan desde muchísimos foros diferentes.

En todos los ámbitos es un problema, pero en salud, la desinformación puede redundar directamente en la vida de los individuos. Si te dicen que tomar agua con limón sirve para curar el cáncer es muy peligroso. Hay que luchar con una lluvia fina para empoderar a la población porque no se puede acabar con ella, por mucho que se legisle o regule. El único medio es que la población desarrolle un pensamiento crítico que le ayude a diferenciar la información falsa de la veraz y eso pasa también por la alfabetización digital porque no todos conocen los códigos de internet.

La clave está en dar el contexto

Los bulos sobre alimentación no son inofensivos, buscan obtener un beneficio y está en nuestras manos impedirselo

completo a los consumidores. No ocultar información o relativizarla sino contarles de forma clara y concisa lo que hay y así ganarse su confianza.

También es importante implicar a los puntos de venta. Existe una gran cadena de supermercados que dice a sus clientes que prepares como prepares la merluza la tienes que congelar por el anisakis. Esto asusta al consumidor muchísimo y da igual la información que le llegue después. La incertidumbre es muy difícil de gestionar, así que directamente renunciará a comer merluza.

Tenemos que estar en los puntos de venta porque el consejo del pescadero es al final el que más cala. Cuando el consumidor tiene incertidumbre adopta una actitud conservadora y no consume. La desinformación busca provocar el miedo y eso es lo que al final se fija en el consumidor.

Tenemos que ir donde está el consumidor. El consumidor tiene el poder con sus elecciones alimentarias, lo que metemos en el carro



Miriam Moreno y Beatriz Robles en "Saber Vivir" de TVE

de la compra tiene impacto en la industria, en la empresa y en la publicidad.

El pescado es uno de los alimentos más saludables pero ¿por qué no está en la lista de la compra de muchos consumidores?

Los falsos alimentos saludables es el mayor peligro al que nos enfrentamos. Poco a poco la *Western Diet* es la que se está implantando en España. Hay estudios que confirman que ya un tercio de las calorías que se consumen en España proceden de los ultraprocesados. Este patrón dietético moderno está caracterizado por un alto consumo de precocinados, granos refinados, frituras, dulces y carnes rojas en detrimento de productos frescos.

Los alimentos insanos, ultraprocesados y con más carga calórica a partir de nutrientes indeseables son muy baratos pero en la parte positiva, la producción en España permite acceder a alimentos saludables a un precio competitivo.

La información se ha democratizado mucho y está al alcance de todos pero hay otros componentes socioculturales que influyen mucho en las decisiones alimentarias y no solo la económica. Uno de los grandes retos es hacer accesibles los alimentos saludables especialmente a los grupos de población más vulnerables.

A veces generalizamos las críticas a toda la industria alimentaria. La industria tiene una parte malvada que es la que diseña un producto apetecible a menos precio y te convence de que es una opción saludable. Pero esa es una parte, luego está la que hace las cosas bien poniendo

El marisco es una excelente fuente de hierro al igual que el pescado que nos aporta más calcio que la leche

en el mercado productos saludables, nos los acerca y facilita así que la idea con los productos del mar es hacer de este reto una oportunidad e inundar el mercado con buenos procesados listos para el consumo. El mayor problema del pescado para el consumidor hoy en día es la comodidad. Hay que ir al super en el día, lo tienes que limpiar, tratar, se conserva poco tiempo. Este es un reto de los productos de la pesca pero también la oportunidad. Ya hay empresas que lo están haciendo muy bien y ponen a tu disposición mejillones para calentar y listo, por ejemplo. Como contrapartida el precio se puede incrementar.

El consumo de pescado baja pese a ser un superalimento ¿qué recomendarías al sector en cuestión de comunicación?

Hay que analizar lo que le interesa al consumidor. Actualmente, y por este orden, el consumidor está interesado en la salud, la seguridad alimentaria, la sostenibilidad y el precio del producto.

Necesitan buscar un mensaje para implantar en el consumidor, una estrategia de comunicación eficiente para generar respuesta en los consumidores.

Una de ellas podía ser la comparación. Hablar de las ventajas frente a otras fuentes proteicas. El marisco es una fuente excelente de hierro, 100gr de carne roja contienen 2mg de hierro mientras que la misma cantidad de berberechos nos aportan 24mg. El pescado igual, mientras que 100ml de leche nos aportan 120mg de calcio, tan solo 40gr de sardinas proporcionan 320mg de calcio.

Lo que falla no siempre es el mensaje si no la familiarización, es decir que no se repite lo suficiente o que no se emite en los foros adecuados. También se puede incidir en que algunas especies de pescado, como los peces pelágicos, tienen un menor impacto medioambiental que los huevos porque las personas tienen la falsa impresión de que la pesca afecta gravemente al ecosistema. En esa misma línea es interesante implementar medidas de bienestar animal. El caso es que hay que dar opciones al consumidor para que, si lo desea, no descarte el pescado de su dieta. El consumidor tiene que sentir, y no solo saber, que el sector está siendo leal con todas estas medidas. No se puede negar las evidencias sobre el anisakis, mercurio o cadmio pero tampoco alarmar.

Los divulgadores tenemos que ser menos técnicos y usar el “storytelling” (el arte de contar historias) evitando dar datos en frío, usando metáforas y comparaciones pero siendo muy rigurosos, todo lo contrario que los desinformadores.

Una cosa son los informes científicos que van dirigidos a otro segmento y otra elaborar material con mensajes más sencillos. Un mensaje simple no tiene que ser un mensaje vacío. También es importante insistir, nos parece que repetir un mensaje en un mismo sector, en nuestra burbuja es algo innecesario porque ya se conoce la información, pues no es así, no se puede dar por hecho que lo que tu consideras obvio lo tiene que saber todo el mundo. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

DESMONTANDO BULOS		
		
ANISAKIS 	Hay que congelar todo el pescado para evitar el anisakis	Solo es necesario congelar cefalópodos y peces de agua salada si no se cocinan por encima de los 60 grados durante un minuto
MERCURIO 	Todo el pescado grande tiene mercurio y es tóxico	Solo determinadas especies de túnidos tienen riesgo por toxicidad acumulada tras un alto consumo. Si no eres grupo de riesgo (embarazadas y niños) puedes consumir atún rojo y pez espada sin problema alternándolo con otras especies con contenidos de mercurio medio y bajo
CADMIO 	Chupar cabezas de gambas y crustáceos en general es peligroso	No conviene chuparlas, pero podemos hacerlo en ocasiones especiales sin que suponga un riesgo para nuestra salud
FRAUDE 	Sospechas por tratamientos irregulares, engaños en el etiquetado y aditivos	Es un reto y desde el sector hay que comprometerse con el consumidor dándole información veraz
HISTAMINA 	Las conservas de pescado provocan intoxicación histamínica	La histamina está presente de forma natural en nuestro organismo y solo tras una manipulación antihigiénica o una conservación a temperatura inadecuada puede producirse una intoxicación leve que remite en 12 horas
Elaboración propia. Fuente Beatriz Robles/AESAN		

Stella Maris al servicio del mar



Reunión del Comité para la aprobación de los estatutos

Stella Maris – Apostolado del Mar es una organización internacional de la Iglesia Católica fundada en Glasgow (Escocia) en 1920, presente en España desde 1927, que tiene como objetivo brindar a la gente del mar la asistencia humana y espiritual que puedan necesitar para su bienestar durante su estancia en puerto, así como apoyar a las familias. Se encargan de visitar los barcos y ponerse a disposición de su tripulación bajo el lema “Un

Son punto de referencia para los tripulantes, ante cualquier necesidad acuden a ellos

Stella Maris – Apostolado del Mar es una organización internacional que tiene como objetivo brindar la asistencia humana y espiritual que necesite la gente del mar. Actualmente, está presente en 15 puertos de España donde ofrece una labor totalmente desinteresada dirigida a marinos de cualquier raza, nacionalidad y sexo, respetando su cultura, religión o ideología. Se ponen a disposición bajo el lema “Un hogar lejos del hogar”.

hogar lejos del hogar”. Una labor totalmente desinteresada dirigida a marinos de cualquier raza, nacionalidad y sexo, respetando su cultura, religión o ideología.

Son punto de referencia para los tripulantes, de forma que ante cualquier necesidad acuden a ellos. “Hay una primera cosa que es importante, aunque no lo parezca tanto, que es el simple hecho de subir a bordo del barco y decirles: ‘Bienvenidos a Barcelona, somos del Stella Maris y estamos a

vuestra disposición'. Esto vale mucho porque normalmente el marino está acostumbrado a ser tratado como una pieza del barco", comenta Ricardo Rodríguez Martos, director del Stella Maris.

Actualmente, están presentes en 322 puertos de 56 países, 15 en España (A Coruña, Cariño, Vigo, Laredo, Santurce, Gijón, Barcelona, Tarragona, Castellón, Almería, Motril, Huelva, Valencia, Tenerife y Las Palmas) y ofrecen ayudas como una red wifi para facilitar la comunicación con las familias, transporte gratuito en los grandes puertos entre el barco y el centro o su actuación como receptores de paquetes de Amazon. Además, como los barcos están poco tiempo en puerto y puede darse la situación de que el marino quiera hacer una compra, les facilitan el servicio. Y a partir de ahí, todo lo que precisen. Otro de los apoyos que reciben es el trabajo coordinado con Cáritas para situaciones que realmente requieren el trato y la intervención de un trabajador social.

Asimismo, tienen un equipo de voluntarios en todos los puertos, aunque ahora están pasando una situación complicada. "La pandemia nos ha hecho mucho daño y hemos perdido a bastantes. Entre otras cosas porque muy frecuentemente son personas de cierta edad y algunos cogieron miedo y ya no volvieron", sostiene el director.

Pero Javier Rosado, gobernante de la residencia que atesoran en Barcelona, sigue animando a ello por los múltiples beneficios personales que se obtienen. "Es un voluntariado apto para gente que por



Puerto de Barcelona donde se encuentra la residencia

Están
presentes en
322 puertos
de todo el
mundo, 15 en
España

edad no puede desarrollar tareas más difíciles. Encuentran la posibilidad de colaborar, un lugar donde compartir momentos, vivencias y amistad. Las personas que pasan por aquí suelen ser muy agradecidas, te devuelven ese afecto y te hacen sentir contento porque valoran tu labor".

La mayor parte de la financiación se obtiene de este centro de 32 plazas, donde el pasado año se registró una ocupación del 70% y "parece que 2023 pinta igual". "Hay gente que viene a Barcelona y como el alojamiento es caro, se quedan aquí. También pescadores, que muchas veces duermen en la barca entre semana y el fin de semana prefieren más comodidad. Si en la Facultad de Náutica alguien pregunta, también le ofrecen venir. En el caso de los 'erasmus', les sugieren esta residencia hasta que encuentren piso", incide. El puerto de Barcelona les ayuda mucho y también reciben subvenciones

del Ayuntamiento, la Generalitat y donativos diversos, pero siempre intentan ser lo más autónomos posible.

COMITÉ NACIONAL

El pasado mes de noviembre, junto con la Dirección General de la Marina Mercante, Puertos del Estado, el Instituto Social de la Marina, la Asociación Española de Consignatarios de Buques, la Asociación de Navieros Españoles y la sección española de la International Transport Federation, contribuyeron en la creación del Comité Nacional de Bienestar de la Gente del Mar. La idea es que cada una de estas entidades cumpliendo con su trabajo, tenga muy presente la medida en que puede ayudar al marino.

Existían comités de puerto en Tenerife, Castellón, Vigo y Barcelona, pero faltaba uno a nivel nacional para coordinar esfuerzos entre los



Ricardo Rodríguez Martos, director

Ayuda en la guerra de Ucrania

“En los barcos donde han coincidido rusos y ucranianos, se ha impuesto el sentido de tripulación por encima de las diferencias de países. Han sabido llevarlo con bastante serenidad e intentando que no afectara a la vida a bordo”, comienza diciendo Ricardo Rodríguez Martos, director del Stella Maris – Apostolado del Mar. En España, los casos que han encontrado han sido de marinos que desembarcaban porque querían ir a reunirse con sus familias en Polonia. “En muchas ocasiones necesitaban sacar un billete de avión, pero sus tarjetas de crédito no las admitían. Nos pedían que nosotros lo compráramos y luego ellos nos pagaban. También les hemos facilitado el transporte hasta el aeropuerto”. A nivel internacional, el centro de Odesa (Ucrania) ayuda a los familiares de los marinos, da alimentos a los tripulantes de los barcos amarrados y presta un servicio de asistencia psicológica. Y, en Polonia, donde se han refugiado muchos ucranianos, los han atendido en su centro de Casubia. Todo ello, gracias a una serie de fundaciones internacionales que han ayudado económicamente y a las aportaciones conjuntas de todos los Stella Maris del mundo.

diferentes comités regionales y locales que existen en nuestro país y dar cobertura a la gente del mar. A nivel mundial, solo cuentan con un comité de estas características en Reino Unido, Nueva Zelanda, Nigeria, Australia y Canadá.

Se busca que la preocupación por la gente del mar no sea cosa local de un puerto, sino que esté amparada a nivel de Estado con el objetivo de que se pueda llegar a hacer recomendaciones o nuevas normativas. “En los barcos lo que impera es el tráfico de mercancías y pasajeros. Pero las tripulaciones tienen necesidades que no siempre son atendidas”, añade Rodríguez Martos.

Promueven la cultura de necesidad de bienestar y que todo el mundo se esfuerce en poner en marcha estos servicios, pero “lamentablemente, hoy por hoy, hay muchos puertos que consideran que es

Contribuyeron
en la creación
del Comité
Nacional de
Bienestar de la
Gente del Mar

una cosa casi anecdótica porque solo importa que entren barcos, que carguen y descarguen”.

Aun así, son varios los tratados y normas específicas referidas a la gente del mar los que describen la importancia de prestar este servicio por parte de los puertos. Un ejemplo es el Convenio de Trabajo Marítimo (CLM2006) de la Organización Internacional del Trabajo, adoptado por la Organización Marítima Internacional que ha sido firmado por el Estado español el 20 de agosto de 2013.

En el caso de los miembros que contribuyeron en la creación del Comité, el 23 de febrero se reunieron para aprobar los estatutos y fijar los objetivos.

EL DIRECTOR

Tomando el relevo a Ramón Caa-maño Pacín, Ricardo Rodríguez Martos fue nombrado director nacional por la Conferencia Episcopal Española en marzo del pasado año para un mandato de cuatro años. En el comunicado del nombramiento se detalla que la Comisión Episcopal “espera de su competencia y espíritu, una entrega y dedicación generosa para el desarrollo y promoción del Apostolado del Mar en la Iglesia Española”.

Tiene como objetivo “lograr que Stella Maris tenga voz, no solo a nivel de los distintos puertos, sino a nivel de los organismos marítimos y portuarios nacionales”. Se encarga de la coordinación de Stella Maris España, de promover la creación de nuevos centros y de formar parte del equipo de directores de Europa. Así, hace de porta-



Trabajador del Stella Maris prestando servicio

Son varios tratados y normas específicas los que describen la importancia de recibir buena atención en puerto

voz del Apostolado del Mar a nivel internacional, aunque asegura que lleva haciéndolo muchos años. Desde que comenzó en la sede de Barcelona en 1983, ha intervenido en numerosos congresos mundiales del Apostolado del Mar, como el de Mombasa (Kenia) en 1987 o Roma (Italia) en 2012. Además, de diversos congresos de la International Christian Maritime Association (ICMA), tanto internacionales como regionales, de la zona del Mediterráneo, Mar Negro y Oriente Medio.

Contribuye a satisfacer las necesidades de todos los marinos con un servicio ágil y disponible. “En mi caso, mi teléfono está en las guías. Es decir, eres el recurso para una persona que está en un puerto tirado y no sabe a quién dirigirse”.■

MARÍA MARTÍNEZ DE NICOLÁS

Granjas de algas marinas



Varios informes de la Comisión Europea recientemente publicados recomiendan impulsar el desarrollo productivo regional de granjas de algas. Sus aplicaciones comerciales son muchas: como alimento saludable, bajo en calorías y alto en proteínas; como pienso para animales; para elaborar cosméticos, envases de origen biológico o, incluso, biocombustibles.

Según un informe de la Comisión Europea, de noviembre del año pasado y titulado “Hacia un sector de algas en la UE fuerte y sostenible”, las algas tienen “bajo contenido de grasa y son ricas en fibras dietéticas, micronutrientes y compuestos bioactivos, por lo

que a menudo se las presenta como un alimento saludable y bajo en calorías. Además, se sabe que algunas especies contienen una cantidad especialmente elevada de proteínas”. Sus propiedades y compuestos bioquímicos convierten a las algas en un material valioso para un número cada vez mayor de otras apli-

caciones comerciales como piensos para animales, productos farmacéuticos, envases de origen biológico, cosméticos o biocombustibles. Además, colaboran en el tratamiento depurativo de aguas residuales o eliminan nutrientes de ecosistemas acuáticos reduciendo la eutrofización o “sopa verde”, como se conoce coloquialmente al enriquecimiento excesivo de nutrientes en un ecosistema acuático. Y cuando las algas se cultivan en el mar eliminan carbono, reduciendo la acidificación de los océanos.

A pesar de todos estos beneficios, el sector de las algas marinas en Europa todavía se encuentra en una fase muy embrionaria. Mientras el mercado asiático ha crecido significativamente en la última década (cerca de la mitad de la producción acuícola total se dedica a las granjas de algas), hasta ahora la producción de algas marinas en Europa ha sido insignificante. Según datos de la FAO en 2019, la producción anual de algas en Europa es de 0,3 millones de toneladas (el 99% procedente de la recolección de especies salvajes), frente a los casi 36 millones de toneladas que se producen anualmente en todo el mundo (el 99% procedentes de la acuicultura de algas).

La UE es uno de los principales importadores mundiales de productos de algas marinas en cuanto a valor (554 millones de euros en 2016), por lo que claramente existe una gran demanda de productos de algas marinas en nuestro continente. Se prevé que aumente en consonancia con las tendencias en materia de salud y sostenibilidad.

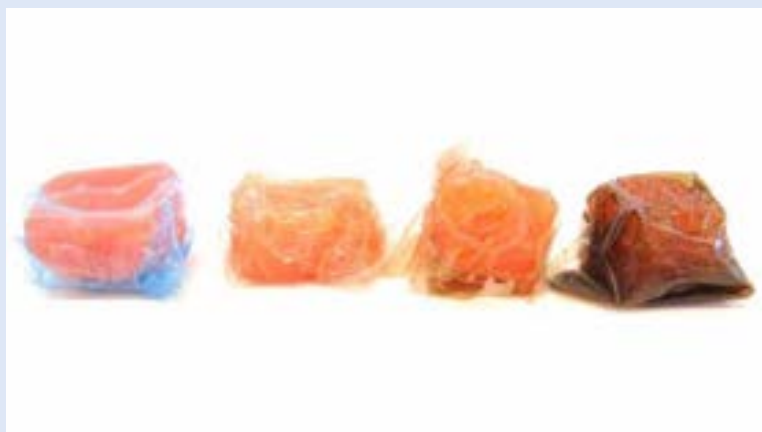
MUY BENEFICIOSAS

"Cada vez hay más evidencia de que las algas marinas se pueden utilizar

Estos organismos tienen una enorme capacidad para filtrar carbono y nitrógeno: "Son como esponjas"

como una herramienta para neutralizar o eliminar el exceso de nutrientes y metales en el mar". Es la primera frase de un estudio científico realizado por la Universidad Fairbanks de Alaska (UAF) que concluye que las granjas de algas marinas podrían ser "muy beneficiosas" para las zonas costeras, gracias a la capacidad para filtrar agua y eliminar sustancias contaminantes, en especial carbono y nitrógeno. El estudio, publicado en enero de este año en la revista *Aquaculture Journal*, se centró en analizar las diferencias en la eliminación de

Envoltorios de plástico comestibles



Muestras de marisco envueltas en películas hechas con algas

Investigadores de la Universidad Politécnica de Leiria en Portugal han encontrado una solución para eliminar el envoltorio de plástico de filetes de pescado congelados y mejorar su conservación al mismo tiempo. El proyecto SeaFilm, que ha sido apoyado con el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, utiliza extractos del alga *Grateloupia turuturu*, para crear una película comestible que ya ha demostrado su eficacia en la extensión de la vida útil del salmón congelado. Y según resultados recientes también podría extender la vida útil de los mariscos después de la descongelación, al retrasar el crecimiento microbiano. Para la mayoría de las especies probadas, los investigadores observaron un retraso en el desarrollo de microorganismos después de la descongelación. Eso sin contar con la importante contribución en la reducción de la contaminación por plásticos.



Algas sostenibles cosechadas frescas en la granja Seagrove Kelp en Doyle Bay (Canadá)

nutrientes y carbono en algas marinas salvajes y cultivadas por el ser humano. Los resultados muestran diferencias entre el contenido porcentual de nitrógeno y carbono y entre dos especies, *Alaria marginata* y *Saccharina latissima*. Estos organismos tienen una enorme capacidad para filtrar carbono y nitrógeno: "Son como esponjas", dice Schery Umanzor, profesor asistente en la Facultad de Pesca y Océano de la UAF y autor principal del estudio. La contaminación por nitrógeno es causada en zonas costeras por aguas residuales urbanas, escorrentías o eliminación de desechos pesqueros. Puede contribuir a eliminar una variedad de amenazas potenciales en ambientes marinos,

Algunas especies contienen una cantidad especialmente elevada de proteínas

incluyendo floraciones de algas tóxicas, mayor actividad bacteriana y niveles agotados de oxígeno. Lógicamente, las algas cultivadas en aguas contaminadas no deben usarse como alimento, pero podrían ser una herramienta prometedora para limpiar o recuperar ecosistemas marinos. Las más efectivas, según el análisis de la UAF, son las de la especie *Alaria marginata*, propia de las costas del Pacífico nororiental (desde Alaska hasta California), por delante de las de *Saccharina latissima*, un alga parda conocida popularmente como kelp de azúcar o cinturón de mar, cuya área de distribución incluye las costas gallegas. Aunque esta diferencia se vio compensada en parte por

la mayor densidad de los bosques de algas kelp de azúcar.

UN GRAN POTENCIAL

La edición 2022 del Informe sobre la bioeconomía azul de la UE, elaborado por EUMOFA (Observatorio Europeo del Mercado de los Productos de la Pesca y la Acuicultura), ofrece una visión general de los últimos avances en el cultivo de microalgas y macroalgas en la UE y en el mundo. Los ecosistemas de algas marinas desempeñan un papel importante en el ciclo del carbono marino. Según la literatura científica, actúan como un secuestrador neto de CO₂ mundial. La UE alberga importantes ecosistemas de algas silvestres, pero representa menos del 0,25% de la producción mundial de algas marinas dirigidas por el hombre. Las posibles acciones para integrar las algas marinas en las políticas climáticas incluyen la conservación, la restauración y la agricultura, con posibles efectos positivos tanto en el clima como en el medio ambiente. Para que la UE aproveche al máximo el potencial de mitigación del clima de las algas marinas, deben abordarse las lagunas de conocimiento. Incluye la evaluación de los ecosistemas de algas silvestres existentes en Europa, la creación de un mejor conocimiento de la disponibilidad de nutrientes y la eutrofización en las costas y cuencas de la UE y la evaluación de la huella de carbono de los productos a base de algas marinas. Este informe tiene un enfoque especial, el sargazo pelágico, un género de algas marrones grandes que pasan su vida en la superficie del océano y flotan en grandes masas y que desempeña un papel crucial en los ecosistemas marinos, sirviendo

Mariscos hechos con algas



Algas que saben a salmón ahumado

Otro proyecto, éste impulsado con el apoyo del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, el Seafood Alternative, está desarrollando sustitutos de peces a base de algas. El equipo de investigadores lleva trabajando desde 2021 intentando convertir los colores, el sabor y la textura de las algas en una alternativa a la proteína animal y han logrado producir alternativas al salmón ahumado, al atún en conserva y la tarama (un puré cremoso hecho con una emulsión de pasta de huevos de pescado en salmuera). Algama SAS, la pyme francesa que coordina este proyecto, ha lanzado también una línea de mariscos a base de compuestos no animales. El siguiente paso será poner a disposición de todos los consumidores productos del mar a base de plantas elaborados con ingredientes de algas y garantizar un buen sabor, textura y perfil nutricional.

Las granjas de algas podrían transformar las economías regionales europeas

como puntos calientes para la biodiversidad y la productividad en aguas de mar abierto pobres en sustratos y bajas en nutrientes. Ya hemos visto que, aunque Europa alberga importantes ecosistemas tiene una escasa producción. La inversión de esta tendencia dependerá, según el informe, “del acceso estable a las materias primas, el desarrollo de los productos de valor añadido y la transferencia de conocimientos especializados entre las regiones donde la producción está bien desarrollada y las que desean desarrollar la industria”. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

UN EQUIPO ESPAÑOL GANA EL "ATLANTIC CHALLENGE"

Victoria contra los microplásticos



El equipo español "Ocean Cats" formado por Juan Romero, Martí Ramírez, Sergi Franch y Quim Planells

Un equipo español acaba de ganar el "Talisker Whisky Atlantic Challenge". Se trata de una de las regatas más duras del mundo, al tener que cruzar el Atlántico en remo, recorriendo los casi 5.000 kilómetros (3.000 millas náuticas) que separan el puerto de San Sebastián de la Gomera, en Canarias, y Nelsons Shipyard, en Antigua-Barbuda.

El equipo español "Ocean Cats", integrado por Juan Romero, Martí Ramírez, Sergi Franch y Quim Planells, ganó este año el "Talisker Whisky Atlantic Challenge" para el que llevaban preparándose casi cuatro años. "La parte fundamental de la preparación física consistió en el entrenamiento en máquina de remo y varias travesías

en mar abierto, de entre tres y cinco días de duración. Para la preparación mental contamos con la ayuda de psicólogos especializados", dice Juan Romero.

La prueba, una de las más exigentes de remo, se inició en el puerto de San Sebastián de la Gomera, en diciembre de 2022, con la participación de 43 equipos y 127 remeros de todo

el mundo. Las tripulaciones pasaron entre 30 y 90 días en el Atlántico enfrentándose a todo tipo de situaciones e imprevistos. Cada equipo debe gestionar su propia estrategia de navegación para llegar a Antigua-Barbuda en el menor tiempo posible.

“El desafío -aseguran los representantes españoles- requiere un gran esfuerzo físico y mental, ya que cada participante pierde cerca de 10 kilos, al consumir unas 5.000 calorías diarias. La alimentación del equipo consistía en productos liofilizados, altamente calóricos. “La comida liofilizada (congelada a temperatura muy baja y sometida a alto vacío para que el agua se sublime, dañando muy poco la estructura del alimento) es apta para una conservación a largo plazo. Además, pesa mucho menos, al haberle quitado el agua y tiene un sabor parecido

Promocionar el deporte y concienciar del daño que ocasiona el uso excesivo de plásticos de los ganadores

a la comida ‘normal’ después de rehidratarla”, comenta el regatista.

Durante el recorrido, el equipo cambió la estrategia de navegación para alzarse con la victoria. “Hasta el último tercio, no sabíamos la posición real que ocupábamos, y nos limitábamos a remar lo más rápido posible. Pero cuando los cinco primeros equipos estábamos ya en rumbo directo, pudimos hacer cambios en los turnos (remando tres personas durante media hora cada dos horas en las horas diurnas) lo que nos permitió colocarnos los primeros. En esta posición, volvimos a la rutina habitual de remar dos personas cada dos horas, descansando otras dos”, detalla Romero. Los integrantes que no remaban aprovechaban ese tiempo para comer, dormir o asearse y, si era necesario, hacer reparaciones.



Cruzar el Atlántico remando es un gran reto para los deportistas



La "Talisker Atlantic Challenge" esta considerada como una de las regatas más exigentes

La embarcación que utilizaron tiene dos placas solares, una desalinizadora automática y otra manual, así como toda la instrumentalización necesaria para la navegación de altura. El equipo español necesitó 31 días, 17 horas y 9 minutos en alta mar, sin asistencia ni escalas para ganar la competición, llegando al destino el 13 de enero a las 00:11, hora local. Las claves que propiciaron la victoria del equipo español han sido la experiencia de sus integrantes en el mundo del remo de competición y estar siempre unidos en la toma de decisiones.

MUCHAS DIFICULTADES

Los regatistas españoles se encontraron con numerosos problemas, a medida que pasaban los días y se hacían kilómetros. Además del cansancio, la falta de sueño o el agotamiento mental, surgieron imprevistos

Los remeros españoles necesitaron 31 días, 17 horas y 9 minutos en alta mar para cruzar el Atlántico

como la rotura de una orza o la embestida de un tiburón de tres metros. "La rotura de la orza nos ocurrió en medio de un temporal de olas y viento. Pasé bastante miedo porque el bote perdió estabilidad y en cualquier momento podíamos volcar y encontrarnos en una situación muy comprometida", afirma Romero. También se enfrentaron a condiciones meteorológicas adversas, como el cielo nublado que no dejaba cargar las baterías. "Nos llovió mucho durante una semana y media. Estábamos continuamente mojados al quedarnos sin ropa seca, lo que nos produjo llagas y heridas que tardaron en curarse", comenta el regatista. Pese a los imprevistos, problemas y dificultades no todo fue malo. La experiencia también les dio momentos inolvidables. "Lo mejor ha sido encontrarnos con vida en medio del mar. Aunque parezca raro, casi no

hay animales grandes. Tuvimos varias visitas de delfines, sobre todo una manada de unos 100 animales, que estuvo jugando con nosotros varias horas; una ballena, que nos acompañó una tarde entera, y algunos pájaros que nos visitaban todos los días a la misma hora”, relata este deportista.

PROTEGER LOS OCÉANOS

La participación del equipo español tenía un doble objetivo. Por un lado, potenciar el remo oceánico y, por otro dar a conocer el daño que sufren los mares y océanos por el uso excesivo de plásticos, así como el impacto que tienen en el medioambiente. “Los microplásticos son invisibles a simple vista. La “sopa” de microplásticos se detecta con muestreos. Seguiremos participando en todas las acciones que podamos para hacer visible este problema”, comenta Juan Romero. Para sensibilizar a los jóvenes, estos deportistas ofrecen charlas divulgativas en escuelas y centros educativos, así como travesías a remo de larga distancia. Además, colaboran como embajadores con la ONG Surfrider Foundation Europe, participando en campañas de concienciación y sensibilización para dar visibilidad al problema.

También realizan un taller “Escuelas Oceánicas”, dirigido a estudiantes, en el que durante una hora les hablan del remo oceánico. Los orígenes y particularidades de esta modalidad deportiva y de su experiencia en travesías. Con ayuda de la ONG, abordan la sensibilización medioambiental divulgando, de forma clara y comprensible, la necesidad de proteger los mares y océanos del planeta.

Los turnos de navegación fueron de dos horas remando y dos descansando durante la mayor parte del recorrido

También llevan a cabo muestreos de microplásticos que, gracias a la experiencia y análisis que lleva a cabo el Grupo de Geociencias Marinas de la Universidad de Barcelona, ofrecen el remo oceánico como una manera limpia y sostenible para obtener muestras científicas.

El premio del “Oceans Cats” ha consistido en un trofeo y unos relojes Bremont conmemorativos, valorados conjuntamente en 15.000 libras. Y, lo más importante, el respeto del mundo del remo por la victoria en una competición tan exigente. ■

BORJA BARRERA JIMÉNEZ

FOTOS: PENNY BIRD



El equipo español se alzó con la victoria tras 31 días en el mar



PRODUCCIÓN DE SAL EN EL PUERTO DE CÁDIZ

Tradición histórica

La producción de sal en Cádiz es una actividad muy importante para su puerto, siendo uno de los exportadores de este mineral en nuestro país para el deshielo de carreteras, sobre todo hacia países del norte de Europa. Esta labor se remonta muchos siglos atrás, en la época en la que los fenicios se establecieron en la península.

España es uno de los mayores productores de sal de Europa, con una producción de casi 4,2 millones de toneladas al año (registro de 2021), siendo la Bahía de Cádiz una de las zonas exportadoras y productoras de nuestro país. Este puerto se dedica principalmente al envío de materiales al exterior. Genera casi unos 11.000 puestos

La sal se emplea para el deshielo y evitar la nieve en las carreteras

de trabajo entre empleos directos, indirectos e inducidos. Estos oficios vienen generados por una de las actividades más antiguas de este puerto, la exportación de sal. Históricamente se cree que el comienzo del comercio de este producto en Cádiz se inició con los fenicios que intercambiaban plomo y estaño por sal y diversas manufac-

turas. A partir de los siglos V y IV a. C. empezaron las exportaciones de este mineral, con un fuerte auge de las conservas saladas que se producían en el círculo del Estrecho, a Grecia.

Hubo que esperar hasta los siglos XIII y XIV para encontrar los primeros registros referentes a cómo se realizaban las labores de extracción y producción en las salinas, mediante evaporación solar sobre las marismas.

Este proceso de exportación tuvo su gran auge en noviembre de 1929, con la inauguración oficial del dragado de la barra del Guadalete con la llegada del vapor San Tirso, que cargó mil toneladas de sal procedente de las salinas de La Tapa. También en dicho año se inauguró el transbordador aéreo que potenció su transporte y su comercio.

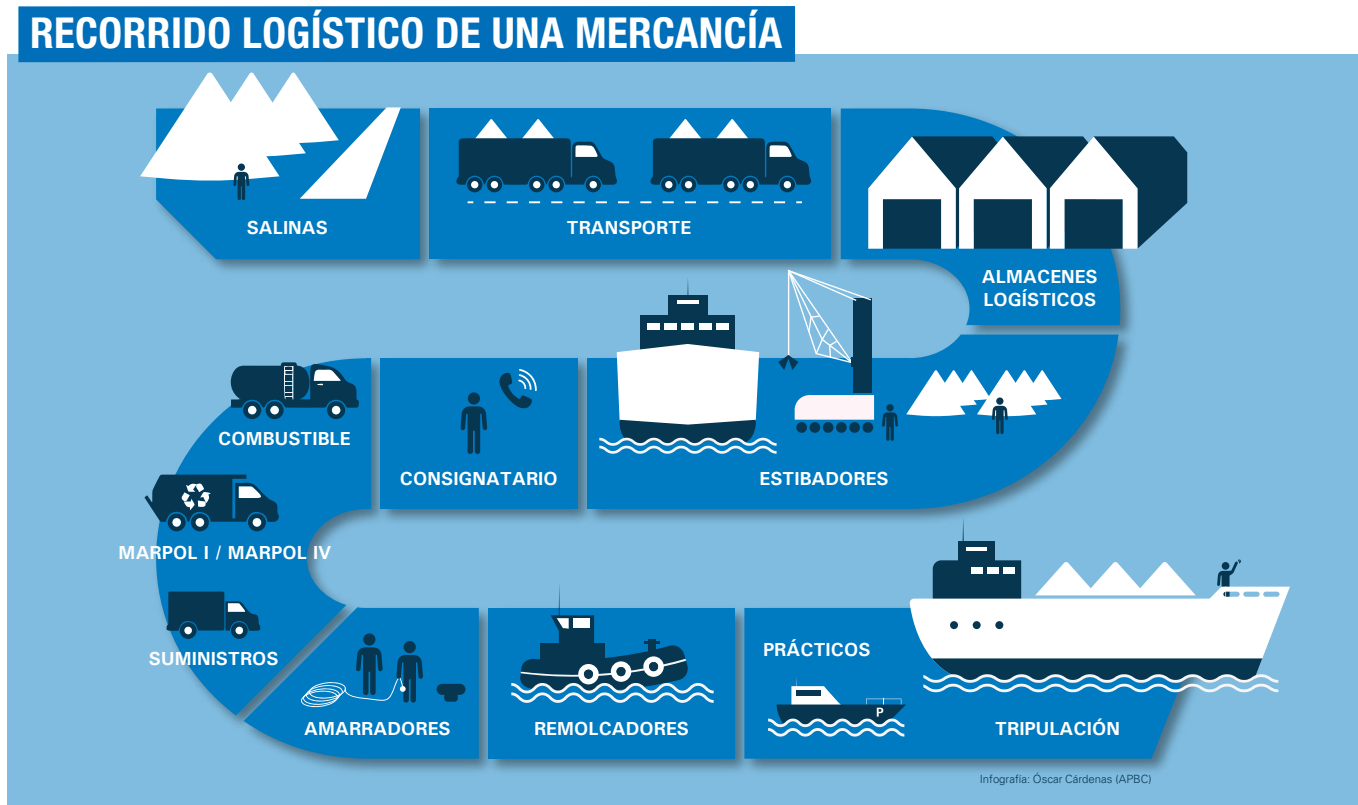
DESHIELO DE CARRETERAS

El transbordador aéreo ya no existe en la actualidad y ahora la sal se transporta a través de camiones, llegados principalmente desde la Salina Marisma de Cetina, que depositan la sal en la zona de tránsito de mercancías en el muelle Oeste de La Cabezuela, en Puerto Real. Toda esta mercancía tiene como destino preferente Noruega, donde se usa para el deshielo de sus carreteras.

Además, se destina a otros lugares como Emiratos Árabes, Dinamarca, Francia y al resto de las provincias de España, principalmente a las zonas más frías y montañosas. El uso de la sal en todos sus destinos suele ser el deshielo y evitar la nieve en las carreteras y vías de tránsito de vehículos. Anteriormente tuvo otros usos,



Transbordador aéreo del puerto de la Bahía de Cádiz inaugurado en 1929 y demolido a principios de los años ochenta. Una estructura de 380 metros de longitud diseñado por el ingeniero de caminos Ignacio Merello y Llasera, que revolucionó la carga de sal a buques directamente desde las salinas de El Puerto de Santa María. Fotos procedentes del Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz.



como la elaboración de salazones, actividad muy ligada a la pesca. Para el Puerto de Cádiz es importante que se siga exportando este granel por dos motivos. En primer lugar, la sal cultivada en la provincia es muy apreciada por su calidad. Por otra parte, es un sector que genera numerosos empleos directos e indirectos desde su producción, venta y exportación (empresa salinera, transportistas, compañía estibadora, practicaje, amarre y remolque, tripulación del buque mercante...).

Desde 2017, el puerto de Cádiz ha exportado más de medio millón de toneladas de sal, con un aumento del 15% en los meses de enero y diciembre de 2022, en comparación con los mismos meses de 2021, generando un repunte de las exportaciones y más empleo en el sector durante el pasado año.

El destino principal de la sal generada en Cádiz son los países del norte de Europa

Además, la producción de sal en la Bahía de Cádiz no se ha limitado únicamente a su uso en carreteras, ya que su extracción y exportación se ha ido reduciendo debido al cambio climático, lo que ha hecho que apareciera una nueva oportunidad de relanzar la actividad de las salinas con la elaboración y producción de sal ecológica, dirigiendo sus cultivos a un uso sostenible.

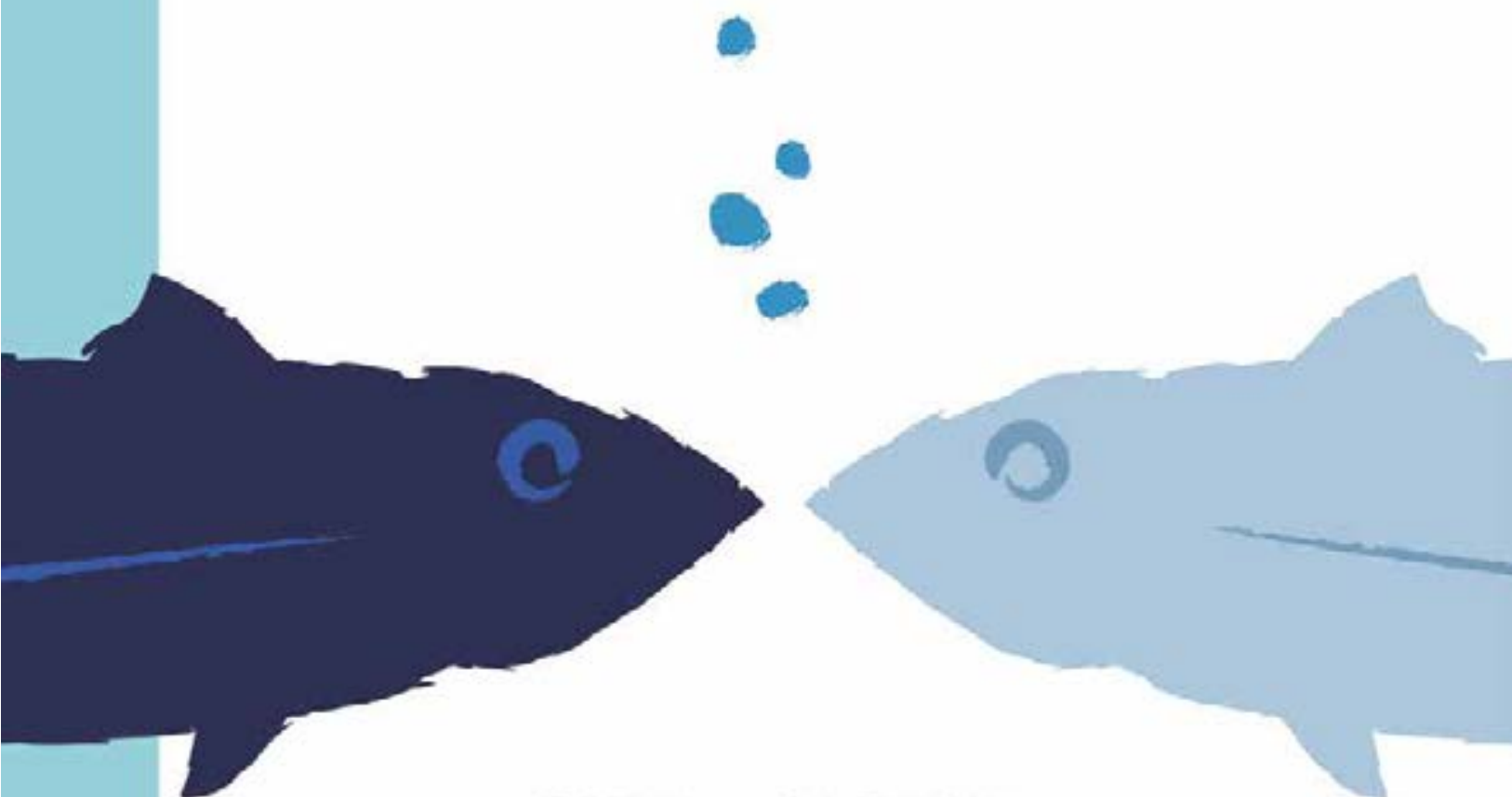
Para conocer y acercar el trabajo que se realiza en las salinas, en la actualidad, se realizan excursiones y visitas guiadas en la zona de marismas para aprender de primera mano cómo se realiza su producción y distribución. Los visitantes descubren así esta actividad, su historia, el paisaje, la biodiversidad que habita en ellas y los beneficios que aporta a la sociedad. ■

BORJA BARRERA JIMÉNEZ

Nuevo complemento para

LA REDUCCIÓN DE LA BRECHA DE GÉNERO

en el Régimen Especial del Mar



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

PLAN XERAL DE EXPLOTACIÓN MARISQUEIRA DE LA XUNTA

Competencia gallega



El sector del marisco respira tranquilo gracias al fallo del Supremo rechazando el recurso del Estado contra el Plan Xeral de Explotación Marisqueira de la Xunta. Según el Tribunal, el programa responde únicamente a un ejercicio de competencia autonómica en la regulación de las condiciones de la actividad del marisqueo.

La Xunta es competente en la planificación de la actividad marisquera en su territorio. Hasta 2019, la Consellería do Mar regulaba el marisqueo anualmente pero cambió de estrategia, elaborando en 2020 su primer plan plurianual, a tres años, contra el que el Estado presentó un recurso. El Tribunal Superior de Xustiza gallego (TSXG) ya había dejado claro que la Xunta actuaba, dentro de sus compe-

tencias, cuando elaboró el nuevo Plan que permite a la Consellería de Rosa Quintana planificar las condiciones temporales, espaciales y materiales, así como los períodos y zonas permitidos para la explotación del marisqueo en la región a más largo plazo, sin que tenga que pedir permiso a Costas. “No resulta posible sostener jurídicamente la exigencia de un informe estatal preceptivo y vinculante para un instru-

mento de planificación de los recursos marisqueros, cuando la Administración General del Estado no tiene competencias en ese nivel de planificación. Los que serán merecedores de ese informe serán aquellos aspectos que están establecidos como competencia estatal; esto es, las autorizaciones y concesiones”, indican los jueces.

“Estamos tremendamente satisfechos con el resultado del fallo”, -dice la consellera do Mar, Rosa Quintana- quien añade que la Xunta “es leal con el Estado y actúa dentro de la Constitución y el Estatuto de Autonomía”. Para Quintana, la decisión del Supremo otorga seguridad jurídica a los mariscadores y, aunque existe la posibilidad de interponer un recurso de casación, espera que no se haga más daño al sector. El Ministerio de Transición Ecológica había solicitado la anulación del Plan Xeral de Explotación Marisqueira (2021-2023). De manera que, Teresa Ribera, vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica, acudió a los tribunales para derogar el Plan que reunía las normas pactadas entre la Consellería do Mar y las cofradías. El Ministerio se guiaba por la Ley de Costas y la Ley de Pesca de Galicia, en las que aparece el informe “preceptivo y vinculante”, de la Dirección General de la Costa y el Mar que la Administración autonómica no cumplió. Sin embargo, para la Xunta el informe previo de Costas no era necesario ya que se trataba solo de “un conjunto de normas y directrices para regular y programar una explotación sostenible”.

94 PROGRAMAS DE GESTIÓN

Tal y como publicó el Diario Oficial de Galicia el 31 de diciembre de 2020, la Consellería do Mar aprobó el Plan de

El fallo del Tribunal Supremo rechaza el recurso del Estado contra el plan plurianual de explotación marisquera de la Xunta

gestión de marisqueo para 2021-2023 que recogía 94 acciones. El programa determinaba la actividad de las cofradías de pescadores y entidades asociativas del sector gallego, para explotar bivalvos y crustáceos de manera sostenible. Un total de 52 programas se dirigían al marisqueo a pie, 35 a embarcaciones y siete a la actividad mixta. Por provincias, 49 proyectos se realizarían en A Coruña, 41 en Pontevedra y cuatro en Lugo. El objetivo del Plan es que la explotación marisquera se realice de manera sostenible, teniendo en cuenta el medioambiente y la protección de la biodiversidad y los ecosistemas marinos. Para ello se fomenta la participación de los mariscadores. También, entran en juego aspectos sociológicos y económicos, mejorando los ingresos y promoviendo la creación de empleo en el sector. Independiente de este Plan, la Xunta ha indicado que se podrán aprobar nuevos programas de gestión, de menor duración, según las iniciativas y necesidades del sector. ■

MARÍA BARJA MARTÍN



Un total de 52 programas se dirigen al marisqueo a pie

CONOCIENDO A FONDO LA INSPECCIÓN DE SERVICIOS DEL ISM

Defecto vs solución

La Inspección de Servicios del ISM se encarga de controlar el cumplimiento de las normas o reglamentos internos y del comportamiento y la disciplina laboral de sus empleados. Olimpia Santos Lacruz, nuestra responsable, sostiene que la seguridad que se otorga “es importante para mantener los niveles de calidad de la administración y dar una mejor atención al ciudadano”.



Olimpia Santos Lacruz, jefa de la Inspección de Servicios del ISM

Todo organismo ha de contar con un departamento que trabaje por y para la ejemplaridad y el buen funcionamiento interno del mismo. En el caso del ISM, es la Inspección de Servicios la que se encarga del control y evaluación de los servicios de las direcciones provinciales y locales que conforman el Instituto. Olimpia Santos Lacruz, al frente de este departamento, indica que su labor y la de su equipo consiste en

"Nuestro objetivo primordial es colaborar y ayudar a los servicios periféricos"

llevar a cabo “el control del cumplimiento de las normas o reglamentos internos y del comportamiento y la disciplina laboral de sus empleados”. También evalúan la eficacia y calidad de los servicios prestados, analizan los riesgos y debilidades de nuestra administración y supervisan el cumplimiento de los objetivos que desde servicios centrales se asignan a las distintas unidades administrativas que conforman la entidad gestora. “Aunque podamos parecer un enemigo para nuestros compañeros, nuestro objetivo primordial es colaborar y ayudar a los servicios periféricos con el fin de que la administración funcione mejor”.

La principal actividad de la Inspección de Servicios es la realización de visitas ordinarias y extraordinarias a las direcciones provinciales, locales y a cualquiera de los otros centros o dependencias de ámbito periférico del ISM. A finales de cada año, Olimpia Santos se reúne con los responsables de cada área para comentar las deficiencias existentes a nivel periférico que necesitan ser revisadas. Se encarga de organizar los programas y visitas que los inspectores desarrollarán cada año y, excepcionalmente, efectúa u organiza actuaciones extraordinarias que derivarán

en los denominados informes reservados, que normalmente son encargos directos de la Dirección de la casa. En cuestiones de personal, y siempre que no se haya efectuado la información reservada previa, tanto ella como los inspectores instruyen los expedientes disciplinarios que desde el área de recursos humanos se deciden incoar. "Cuando la infracción está clara, se incoa directamente un expediente, pero si hay alguna duda, se solicita a la Inspección un informe reservado. En ese caso, se lleva a cabo una investigación y Dirección es quien decide finalmente si se tramita".

Considera esencial la presencialidad en las visitas de inspección. "Es importante conocer la relación con los compañeros o el ambiente laboral. Es de especial relevancia la visita presencial, se aporta una visión más global si se habla con toda la escala de trabajadores de la entidad y permite comprobar fehacientemente la gestión que se está realizando".

CALIDAD Y PROTECCIÓN

La Inspección de Servicios también cumple labores en materia de calidad, que incluyen, entre otras, el seguimiento del programa de quejas y sugerencias. De esta forma, cualquier ciudadano que acuda a una dirección provincial y encuentre alguna problemática, puede presentar una queja o sugerencia, que pasará a formar parte de un informe estadístico mensual. Desde la inspección se evaluará su relevancia y, si se considera, ello derivará en investigaciones posteriores para dar una solución. "Esta labor es importante para mantener los niveles de calidad de la ad-



Fachada de la sede del Instituto Social de la Marina en Madrid

Cualquier
ciudadano
que acuda a
una dirección
provincial
puede
presentar
una queja o
sugerencia

ministración y dar una mejor atención al ciudadano".

Asimismo, Olimpia Santos ostenta el cargo de subdelegada de Protección de Datos de la Seguridad Social en el ISM, lo que conlleva ser miembro de la Comisión de Protección de Datos de la Seguridad Social. La Comisión se reúne periódicamente para revisar la normativa más reciente en aquello que afecte a la protección de datos. Santos informa, asesora y supervisa el cumplimiento de esa normativa y actúa como interlocutora y punto de contacto de las autoridades de control, los responsables y encargados de los tratamientos, y los ciudadanos. Esta labor preventiva y protectora se materializa, por último, con su participación en el Comité de Seguridad de los Sistemas de Información de la Seguridad Social. "Nos encargamos de la aprobación y el seguimiento de las normas y procedimientos en esta materia y tratamos de prevenir las denominadas brechas de seguridad", termina diciendo. ■

TEXTO Y FOTOS:
MARÍA MARTÍNEZ DE NICOLÁS

Tu seguridad, lo primero

Las jornadas sobre riesgos laborales son vitales para conseguir reducir la siniestralidad en un sector que presenta una de las tasas de accidentes graves y de mortalidad más elevadas. Los índices superan hasta en diez veces la media nacional lo que demanda una especial atención multidisciplinar y coordinada entre todas las partes implicadas.

Recientemente, Málaga acogió la primera jornada formativa centrada en las condiciones laborales de las personas que trabajan en el mar y todas aquellas actividades que se realizan en puertos, lonjas, acuicultura y empresas auxiliares. Faenar a bordo es trabajar en un centro de trabajo que se mueve, un espacio reducido en el que hay que convivir, sujeto a condiciones meteorológicas y a veces con estancias prolongadas.

El objetivo principal de estas jornadas es la valoración de las condiciones de seguridad de los trabajadores y sus riesgos específicos. Comprender todas las particularidades de este sector es la base para orientar de una forma eficaz las estrategias preventivas de la actividad pesquera.

La directora del Centro Nacional de Medios de Protección del INSST, Pilar Cáceres presentaba la campaña “La seguridad salva vidas”, de la que habla-



Reducir la siniestralidad requiere una atención específica, integral y sistemática de todos los actores implicados

mos ampliamente (ver Mar 624), como un auténtico plan de choque que busca ser un punto de inflexión para revertir la tendencia alcista de accidentalidad en el sector pesquero.

En España fallecen en el mar una media de 15 trabajadores al año, una línea que fluctúa porque en ocasiones un hundimiento provoca múltiples víctimas.

Los siniestros en el mar se engloban en dos categorías, accidentes marítimos y accidentes operacionales. En los hundimientos y vuelcos de la embarcación influyen principalmente los factores personales: no valorar bien las condiciones climáticas, incumplir el reglamento de abordajes, no usar el chaleco, una mala organización de las guardias, falta de

formación habilitante o errar en la gestión de emergencias.

La mayoría de los accidentes operacionales se deben al riesgo de las propias



A. Munguía

labores a bordo, muchas relacionadas con el uso de la maquinaria y con el sobreesfuerzo físico. Otra gran cantidad tiene relación con los choques y golpes contra objetos. Las caídas y los atrapamientos son las que tienen consecuencias más graves.

La enfermera de Sanidad Marítima, Marta Rivas habló sobre los riesgos biológicos del trabajo en el mar. Los furúnculos por agua salada; prurito por algas; urticaria por bacalao; conjuntivitis del pescador, junto a las infecciones bacterianas o las lesiones por picadura, mordedura o contacto con animales marinos peligrosos, son los más comunes. En cuanto a las medidas preventivas figuran evitar introducir las manos en

Según el informe presentado por el Instituto Nacional de Salud y Seguridad Laboral en el Trabajo (INSST) el 37% de accidentes graves o mortales se producen en la pesca de arrastre; 33% en el cerco, 26% en el palangre y el 4% en artes menores

las pilas del pescado, inspeccionar las redes, usar guantes de cota de malla, no desatender las heridas y tener una formación actualizada.

Para prevenir las enfermedades transmisibles, más habituales en estos trabajadores por convivir en espacios reducidos y estar en contacto con personas de diferentes comunidades, las campañas de vacunación son imprescindibles como medida de protección.

Tras analizar las diferentes variables, los asistentes coincidían en que la implementación de estas medidas contribuirían notablemente a reducir la siniestralidad: formación adecuada de la tripulación; obligación del uso de equipos de protección individual; disposición del botiquín primeros auxilios; protección de la maquinaria y de sus partes móviles; iluminación adecuada; disminución del tiempo de exposición a temperaturas perjudiciales, retirada de objetos colocados irregularmente en cubierta así como la eliminación de superficies deslizantes.

El subdirector del ISM de Málaga, Juan Lanzat, reconocía que para poder dar un sistema de protección integral a los trabajadores del mar, el ISM “da mucha importancia a la formación sanitaria de los trabajadores porque en las manos en las que ponemos el título a veces está la vida del resto de trabajadores. Se realizan una media de 300 cursos al año por los que pasan más de 4.000 personas que serán los responsables sanitarios a bordo”.

En conclusión, una mayor concienciación por parte de todos, tareas coordinadas, campañas de difusión y la implantación de nuevas tecnologías son las herramientas que pueden contribuir a reducir las estadísticas. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Intervención rápida y eficaz



El Instituto Social de la Marina (ISM) ha publicado un díptico para ayudar a los marineros a actuar adecuadamente ante un accidente o una enfermedad a bordo. Los facultativos del Centro Radio-Médico Español (CRME) y de los buques Esperanza del Mar y Juan de la Cosa atenderán cualquier emergencia que se produzca. Están a disposición de nuestros pescadores las 24 horas de todos los días del año para protegerles en alta mar.

La tripulación de un barco no está sola cuando se enfrenta a una enfermedad o un accidente laboral a bordo. En estos casos, el Instituto Social de la Marina pone a su disposición los medios y el personal del Centro Radio-Médico Español y de los buques sanitarios Esperanza del Mar y Juan de la Cosa para asistirles. Ante estas situaciones, es imprescindible que los tripulantes sepan realizar una consulta médica por radio de manera rápida y eficaz. Con este propósito, el ISM ha publicado un díptico donde distingue qué es una enfermedad (alteración leve o grave del organismo) y qué un accidente laboral (cualquier lesión que sufre un empleado en el desarrollo de su tarea profesional o

Hay que comunicar los datos y síntomas del paciente con claridad y calma

cuando se dirige o regresa de su centro de trabajo al domicilio particular), mostrando claramente cómo se debe actuar en ambos casos.

La notificación, o parte de accidente, tiene como fin registrar el suceso. Debe realizarla la persona bajo cuyo mando se encuentre el trabajador accidentado. El armador deberá facilitar al capitán o al patrón del barco los medios necesarios para hacerlo. En el informe deben constar todos los datos del paciente para saber cómo, cuándo y dónde se produjo el accidente. Asimismo, hay que comunicar qué parte del cuerpo está afectada, describiendo el tipo de lesión y los síntomas que presente el accidentado. En caso de heridas o fracturas, se

debe precisar su tamaño y profundidad, si hay alteración o no de movimientos y si el herido siente pérdida de fuerza o sensibilidad.

DIAGNÓSTICOS EFECTIVOS

La consulta radio médica se debe realizar siempre con calma para explicar la situación de manera concisa, además de hablar despacio para que le entiendan. Antes de establecer contacto con los médicos se tendrán a mano los datos del paciente, salvo cuando se trate de un caso grave que se procederá primero a auxiliar al tripulante afectado. Es importante que el enfermo esté presente al realizarse la consulta. Cuando no sea posible, un compañero ayudará en la recogida y transmisión de los datos que el médico solicite. También es importante disponer de la lista actualizada de medicamentos que hay en el botiquín del barco.

Al finalizar la consulta, el médico del CRME o del buque asistencial podrá recetar un tratamiento y seguirá la evolución del enfermo o citarle para una consulta ambulatoria en alguno de los buques hospital del ISM, siempre que se encuentren en la misma zona de navegación. Si la situación es grave, se recomendará que el barco varíe la ruta para que el afectado sea visto en tierra o se procederá a la evacuación. En estos casos, el médico de guardia del CRME se pondrá en contacto con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) para coordinar el traslado por aire o por mar. Si el trabajador es asistido fuera de territorio español, se procederá a la repatriación del tripulante. En estos casos, no se puede olvidar solicitar los informes y justificantes de la asistencia en el extranjero. ■

MARÍA BARJA MARTÍN



¿Cómo puedo contactar con el Centro Radio-Médico Español?

Cualquier buque en navegación puede contactar y solicitar los servicios del CRME utilizando los siguientes medios:

- RADIOFONIA** a través de:
 - Servicio Marítimo de Telefónica en España, indicando que la comunicación es para "consulta médica".
 - Cualquier estación costera extranjera, solicitando comunicación telefónica con el CRME.Se trata de un servicio gratuito y tiene carácter prioritario
- VIA SATELITE Y TMA** (telefonía móvil automática)
- TELÉFONO DEL CRME: 91 310 34 75**

¿Cómo puedo contactar con los Buques sanitarios?

- BUQUE HOSPITAL ESPERANZA DEL MAR**
Telf.: 00870773130011/012
- BUQUE HOSPITAL JUAN DE LA COSA**
Telf.: 00870773130013/014

MÁS DE 7.500 DESCARGAS DE LA APLICACIÓN EN UN MES

Todos los trámites en un clic



Desde que se realizó la campaña a primeros del pasado febrero, ya se han descargado la aplicación “ISM en tu bolsillo” 7.621 nuevos usuarios. El fin de esta aplicación es ofrecer a nuestros trabajadores del mar una mayor comodidad para que puedan gestionar sus trámites de manera más rápida. Algunos de los servicios que ofrece son la información de la vida laboral o la simulación de jubilación.

El pasado 8 de febrero se realizó una campaña para promocionar el uso de la aplicación: “ISM en tu bolsillo”. 220.759 trabajadores y pensionistas del REM (Régimen Especial del Mar) recibieron en sus dispositivos móviles un SMS para que se descargaran esta aplicación que ofrece el ISM.

En tan solo un día, 3.428 usuarios se registraron en la aplicación. Des-

En 24 horas
3.428
usuarios
se han
descargado
la aplicación

de el día 1 al día 20 del mes pasado las descargas han ascendido hasta casi las 5.900. Y de continuar esta misma trayectoria (al cierre de esta revista todavía no se disponían de estos datos), el mes de febrero registrará un total de 7.621 nuevos usuarios. Cifra que quintuplica la registrada durante el mes de enero (1.573 nuevos usuarios).

Con esta app puedes realizar todos los trámites y gestiones desde

tu móvil para que no tengas que realizar los trámites de forma presencial. Dirigida a todo el sector, personas que se encuentren activas, desempleadas, perceptoras de alguna prestación o pensionistas.

Disponible en Google Play para Android y en App Store para IOS. Para acceder a ella en tu dispositivo es necesario que te identifiques, lo que puedes hacer de dos maneras: mediante la cl@ve permanente de registro avanzado, que si no dispones de ella, puedes registrarte en alguna de las oficinas del ISM; y vía SMS si tienes registrado el número de tu teléfono móvil en la Seguridad Social.

INTUITIVA Y COMPLETA

Es una aplicación muy sencilla a través de la cual se tiene acceso a información sobre la vida laboral, pensiones o se pueden realizar consultas. Se pueden descargar, por ejemplo, el certificado médico de aptitud para el embarque, acceder al simulador de jubilación, pedir cita previa para el reconocimiento médico o para otros trámites, presentar solicitudes por registro y muchos más servicios. Esta aplicación "ISM en tu bolsillo" permite que estés al día de los últimos avisos.

Desde el 1 al 20 de febrero, los usuarios se han descargado 5.876 informes (ver gráfico). 1.668 han solicitado la Tarjeta Sanitaria Europea. 4.326 han accedido al simulador de jubilación. Se han registrado 303 consultas, a través del Buzón de Consultas; 413 solicitudes de cita para reconocimiento médico y 238 para otros trámites. 16 per-



Se estima que a finales de febrero el número de personas que accedan por primera vez a la aplicación sea de 7.621

sonas han firmado, mediante firma biométrica su certificado médico de aptitud para el embarque, después de haberlo descargado, una de las últimas funcionalidades incorporadas. Han accedido a la información sobre caducidad del certificado de formación médica (350 personas); sobre cursos realizados (168) y sobre solicitudes activas de formación (307) un total de 825 usuarios. ■

MARÍA BARJA MARTÍN

Homenaje en Marín

La directora del ISM, Elena Martínez Carqués, participó el pasado 17 de febrero en el homenaje que familiares y amigos de los fallecidos en el Villa de Pitanxo realizaron en Marín, al cumplirse un año de la tragedia. Los asistentes realizaron una ofrenda floral e inauguraron una placa conmemorativa con los nombres de las 21 víctimas del naufragio.



Elena Martínez acompañando a los familiares de las víctimas del naufragio

Decenas de personas entre familiares, amigos y representantes de distintas instituciones recordaron a los tripulantes del Villa de Pitanxo, fallecidos hace un año en el hundimiento del pesquero a 450 kilómetros de Terranova, en Canadá. La portavoz de las familias, M^a José de Pazo, agradeció la presencia de autoridades y vecinos, así como el apoyo recibido a lo largo de estos largos doce meses. Reconoció especialmente las facilidades de la alcaldesa de Marín, M^a Pilar Ramallo, para llevar a cabo el homenaje en el que se

descubrió una placa conmemorativa, se realizó una ofrenda floral y se ofició un funeral en la iglesia de Santa María del Puerto.

De Pazo dijo que la placa representaba “a todos los naufragos de antes y a toda la gente que está navegando ahora. Estos 21 nombres llevan intrínseco a todo el sector del mar. Todo el mar está representado en esta placa que lleva sus nombres. Personas de tres continentes, de tres comunidades, pero una sola familia, un único equipo, que fueron víctimas injustamente”.

Desde hace un año, las familias

del pesquero hundido luchan por conocer las causas del siniestro ya que el relato de los tres supervivientes no coincide e incluso llega a contradecirse en algunos aspectos, por lo que han pedido al Gobierno que envíe un robot al pecio para obtener respuestas, algo que previsiblemente se hará este verano. La noticia se ha conocido poco después de que la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marinos (CIAIM) anuncie que en poco tiempo emitirá un informe provisional de los hechos. ■

Formación pesquera a Ucrania

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, recibió en la sede de su Ministerio a una delegación de responsables de pesca y agricultura ucranianos. Planas mostró su apoyo a los representantes de Ucrania a quienes España ha formado para mejorar la gestión de su flota y el registro de la pesca ilegal.

España dispone de la mayor flota pesquera de la Unión Europea y es referente mundial en la lucha contra la pesca ilegal. Por ello, la Dirección General MARE de la Comisión Europea y la delegación comunitaria en Ucrania decidieron que nuestro país formara a técnicos ucranianos en la materia.

La formación ha durado dos días y los cuatro participantes, tres funcionarios con competencias en la Agencia Estatal de Mejora y Pesca (AEMP) y uno con responsabilidades en el Ministerio de Política Agraria y Alimentación (MPAA) de Ucrania, han aprendido el método de inspección que usamos en base al análisis de riesgos o cómo establecer un registro de buques pesqueros y un régimen de capacidad pesquera, entre otros asuntos.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, recibió a la delegación ucraniana en el MAPA mostrándoles su compromiso y apoyo frente a las complicaciones que está atravesando el sector pesquero de su país, ya que el conflicto que mantiene con Rusia les imposibilita trabajar. El ministro ha querido dar respuesta a las inquietudes y necesidades que les preocupan, deseando encontrar soluciones.

La flota pesquera de Ucrania faena en el Mar Negro y en la Zona Económica Exclusiva del Mar de Azov, dedicándose especialmente a la industria conservera y a los ahumados. Su flota de altura es escasa, realizando su actividad en el Atlántico Este y Central, con descargas y comercialización en los Estados próximos al lugar de las capturas. ■



La Delegación de Ucrania, con el ministro Luis Planas

BREVES

Nueva secretaria de Pesca

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que dirige Luis Planas, nombra a la luanquina Isabel Artime, hasta ahora directora general de Pesca Sostenible, nueva secretaria General de Pesca. De esta manera, sustituye a Alicia Villauriz, que ejercerá de consejera de Agricultura, Pesca y Alimentación en Londres.

Operaciones de bunkering

Valdemar – Ecologistas en Acción ha advertido al Ministerio de Asuntos Exteriores de que barcos rusos están llevando a cabo operaciones de *bunkering* sin control a unas 15 millas de Ceuta. Se trata de petroleros con destino al Canal de Suez que están recibiendo trasvases de combustible en la Zona Económica Exclusiva del mar de Alborán o en la Zona Contigua al Mar Territorial de Marruecos.

Nuevo Convenio

La Confederación Española de Pesca y Vitaly han firmado un convenio mediante el que se ofrecerá al sector pesquero soluciones y servicios en materia de riesgos laborales para mejorar la seguridad y salud de sus tripulantes y personas trabajadoras. También contempla el desarrollo conjunto de actividades de carácter formativo y divulgativo.

Plan de descarbonización

La Organización Marítima Internacional ha puesto en marcha un proyecto para evaluar la disponibilidad y madurez tecnológica de los combustibles alternativos para la descarbonización del transporte marítimo. Asimismo, valorará la viabilidad comercial, atendiendo a tres escenarios posibles: escenario de la estrategia inicial de la OMI sobre los GEI, escenario de emisiones netas nulas y escenario cero emisiones para 2050. Financiado por Corea del Sur, está previsto que se desarrolle hasta 2025.



BREVES

Navantia se manifiesta

Los trabajadores de los astilleros que la empresa Navantia tiene en la ría de Ferrol se han concentrado coincidiendo con la presentación que la dirección de la compañía realiza de su plan industrial a los representantes de los trabajadores de todos sus centros de Madrid. Así, muestran el descontento por cómo se ha desarrollado el anterior plan y dan apoyo a los compañeros que están allí. Solicitan que se cumplan los compromisos en materia de inversiones y la construcción de un nuevo dique “para que, de una vez por todas, se pueda generar más empleo en esta comarca”.

La Palma a estudio

El buque oceanográfico Ramón Margalef se desplazará a la isla de La Palma para realizar un exhaustivo estudio geológico y biológico en los deltas lávicos formados durante la última erupción, en respuesta a los requerimientos de asesoramientos del Plan de Emergencia por Riesgo Volcanológico de Canarias. La investigación se llevará a cabo, por primera vez en España, con el submarino tripulado PISCES VI, que realizará dos inmersiones diarias durante cuatro días.

Subasta pública

El buque Elbeik atracado en el puerto de Tarragona, conocido porque hace dos años tuvo que sacrificar 1.600 terneros por navegar durante dos meses sin conseguir destino, ha salido a subasta pública con un precio inicial de 330.000 euros debido a su estado de abandono. El plazo de presentación de ofertas finaliza el 3 de marzo y la subasta se celebrará el día 21 del mismo mes.

MSC Cruceros

MSC Cruceros efectuará más de 500 escalas en España durante este 2023. Continuará incrementando su



PAÍS VASCO

Nueva escuela náutico-pesquera

La Escuela Antuguako Ama, dedicada al sector náutico-pesquero, se traslada a Ondarroa con el objetivo de implantar las últimas tecnologías y adaptarse a las nuevas exigencias del ámbito educativo. Unai Rementeria, diputado general de Bizkaia, subraya que la nueva escuela es clave para asegurar el futuro del sector.

La popular academia de náutica y pesca: Antiguako Ama Arrantza Eskola, ha cambiado de ubicación y ahora se encuentra en la sede de la antigua ikastola Txomin Agirre, del barrio Kamiñazpi. El fin es fomentar el sector náutico-pesquero, en la comarca de Lea Artibai, en Bizkaia. Gracias a las nuevas instalaciones, con más de 2.500 metros cuadrados, la escuela se adapta a las últimas tecnologías y a las nuevas necesidades formativas.

La apertura de este centro ha sido posible gracias a una inversión de 2,5 millones de euros, subvencionada por el Obispado de Bilbao, que tomó la iniciativa para trasladar la sede de la escuela con ayuda de la parroquia de Ondarroa y la colaboración de vecinos, cofradías y armadores.

Se mejora así la oferta educativa de la comarca, y se estimula al sector ya que el relevo generacional es clave para cubrir la demanda de puestos de trabajo. Ahora se ofertará un nuevo ciclo de Grado Medio en Navegación y Pesca de Litoral, que se une al resto de materias, y se facilitará la formación para obtener nuevos certificados profesionales, y cursos como el de buceo profesional, de pequeña profundidad, en las instalaciones del puerto. “Los alumnos aprenden de todo ya que la escuela contará con talleres de frío industrial especializados en pesca, de motores y mecanizado, y equipos e instalaciones de soldadura avanzada”, afirma Bittor San Millán, director del centro. Además, el edificio será más sostenible ya que contará con una instalación fotovoltaica. ■

España al mando

España comienza la nueva rotación de la Fuerza en la “Operación Atalanta”, relevando a la marina portuguesa en el mando. Este dispositivo militar diseñado por la UE en 2008 protege a la flota pesquera de la piratería en el Índico.

El acto de relevo del mando de la Fuerza de la “Operación Atalanta” entre el comodoro Nuno Filipe Cortes Lopes, de la Marina portuguesa, y el capitán de navío Juan María Ibáñez Martín, a bordo de las fragatas Santa María y Reina Sofía se realizó el pasado mes en la isla de Creta. La ceremonia fue presidida por el comandante operacional de la Fuerza Naval Europea (EUNAVFOR), vicealmirante de la Armada, José María Núñez Torrente. Se trata de la 43ª rotación de cuartel general de la Fuerza de “Atalanta” desde que comenzó esta operación de la UE en diciembre de 2008. Este cuartel está formado por miembros de siete nacionalidades y se encuentra embarcado en la fragata Reina Sofía,

dirigida por el capitán de fragata Juan José Belizón Izquierdo. España es el único país de la UE que ha participado de manera ininterrumpida en esta operación, que surgió como respuesta a la crisis provocada por la piratería somalí. La Fuerza contará con más unidades, como la fragata italiana Carlo Bergamini o el avión de patrulla marítima español D-4. El objetivo de EUNAVFOR es establecer un entorno marítimo seguro en el Índico occidental, luchando contra la piratería y el robo a mano armada en la mar, proporcionando protección a los buques del Programa Mundial de Alimentos y de Naciones Unidas (WFP) y monitorizando actividades ilegales como el tráfico de personas, drogas y armas.■



Intercambio de mando en las fragatas Santa María y Reina Sofía

BREVES

presencia en los 16 puertos españoles en los que opera y prevé un aumento del 23,5% en el número de escalas hasta alcanzar las 384 durante la temporada de verano. Todo ello, en itinerarios operados por más de 20 barcos que pasarán por 140 destinos y 40 países.

Fallece un marinero

Un marinero del pesquero vigués Novo Alborada, de nacionalidad ghanesa y 52 años, ha fallecido en el caladero del Gran Sol tras caer al agua mientras faenaba en la popa del buque a unas 165 millas de las islas Sorlingas, un archipiélago bajo autoridad de Reino Unido. Este mismo buque ya había sufrido otro accidente mortal con anterioridad, en junio de 2018, en el puerto irlandés de Castletownbere, durante una maniobra de traslado de puertas de arrastre para su revisión.

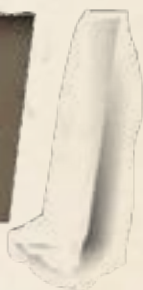
Visibilidad a las mujeres

El Instituto Español de Oceanografía ha celebrado el Día de la Mujer y la Niña en Ciencia con más de 140 actividades dirigidas a estudiantes de toda España. Así, busca promover la igualdad, fomentar vocaciones científicas y dar visibilidad a las mujeres en ciencia. En total, más de 6.500 alumnos de 70 centros educativos se han beneficiado de la iniciativa.

Retirada del OS35

El buque OS35 está siendo monitoreado por la Autoridad Portuaria de Gibraltar, que ha observado “algunos daños” en la embarcación, la cual está “más asentada que antes en el lecho marino”. Actualmente, las embarcaciones enviadas para comenzar con la retirada de los restos del naufragio se encuentran amarradas en puerto, sin saber cuándo retomarán los trabajos. Todo ello, a pesar de que se prometió que comenzarían en enero con la previsión de terminar antes de finalizar mayo.

Hace 50 años...



UNA PESQUERÍA IMPORTANTE QUE DEBE MEJORAR

Marrajería en el Mediterráneo



Aunque fue en la última reunión de la Comisión de Pesca del Mediterráneo, celebrada en Barcelona los pasados días 9, 10 y 11 de enero, cuando oficialmente se atacó el problema de las pesquerías de peces pelágicos de altura en el mar Mediterráneo, ya con anterioridad en el seno de los equipos de biología pesquera del Instituto Español de Oceanografía (IEO) se estaba haciendo una conciencia de estudio de es-

tas importantes poblaciones de peces, y empezando por cortar salidas a bordo de marrajeros que estaban pescando alrededor de las Baleares en los años 71 y 72, y pasando por la campaña de marcaje de atunes que realizó el IEO en noviembre de 72 en colaboración con el laboratorio de Sete del Institute de Pêches Maritimes francés y el laboratorio de Fano (Italia), culmina ahora en un plan de estudio que deberá ser capaz de darnos una

orientación que lleve a un conocimiento lo más exacto posible de esta pesquería.

La base de este plan que pretende poner en marcha el IEO, a través del equipo de biología pesquera de su laboratorio de Palma de Mallorca, será en gran parte las informaciones que nos remitan los patrones de las embarcaciones que se dediquen a esta pesca, rellenando diariamente los cuestionarios que les haremos llegar a través de las respectivas Cofradías. Cuando en nombre del IEO el profesor Durán, director del laboratorio de Palma de Mallorca, apuntó la posibilidad de llevar a cabo este proyecto en el nombre de la Comisión, no podemos negar que nos produjo una gran satisfacción la positiva reacción que se produjo por parte de los representantes de todas las Cofradías del litoral mediterráneo allí reunidas.

En el próximo mes de febrero, como continuación a las reuniones ya celebradas en Sete y en Palma de Mallorca, el IEO estará presente en una reunión que se celebrará en Fano (Italia), con el fin de marcar las directrices para el estudio de los peces pelágicos de altura en el Mediterráneo Occidental. (...)

PEDRO A. OLIVER. BIÓLOGO

COMBARRO, EN LA RÍA DE PONTEVEDRA

Uno de los pueblos más bellos



Sobre Combarro se podría escribir mucho y bien. Dejarse llevar por la impresión que en el espíritu del que lo contempla produce, pero en esto, como en tantas otras cosas, otros lo hicieron antes y mejor. Góngora, en sus «Soledades», canta a las rías gallegas, y tras él, una pléyade de poetas que su simple enumeración alargaría alarmantemente este pequeño trabajo. Valga el de-

cir que con la reciente declaración de «Conjunto artístico pintoresco de carácter nacional», Combarro guardará su sabor típico. (...) Y todo ello rodeando, enmarcando la vida cotidiana de sus gentes. El regreso del marisqueo, la limpieza de las sardinas entre la piedra y el mar, el apacible recorrido del marinero viejo en busca de sus recuerdos, los juegos de los niños, la tertulia junto a la fuente. (...)

Falta adiestramiento

La investigación llevada a cabo por la Comisión de Investigación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, que sobre medidas de salvamento en la flota coruñesa ha venido actuando durante las últimas semanas, ha demostrado que la flota coruñesa disponía de los medios de

salvamento obligados y además en buen uso, pero las tripulaciones apenas sí sabían ponerse un chaleco salvavidas. Los extintores de incendio no estaban en los lugares que les correspondían, y no se conocía el manejo de los botes de salvamento ni el de las bengalas. (...)

Buscar caladeros

(...) Es evidente que la falta de producción propia, por escasez de los bancos tradicionales y las limitaciones derivadas de la extensión de aguas territoriales, (...) está conduciendo a un incremento de las importaciones de toda clase de productos ícticos. Las últimas estadísticas de las licencias concedidas en 1972 ascienden a más de 200.000 toneladas y con un valor de más de 6.000 millones de pesetas. (...) Es indudable que la flota española tiene que buscar caladeros para mantener al menos su producción actual.

Consejo de guerra

Absolución total para cinco paisanos, tripulantes del bacaladero «Amelia Meirama», y un año de prisión menor por insulto de obra a un superior, y un mes y un día de arresto por amenazas al maquinista para el contraataque del citado barco, José A. Rodríguez Souto, es el fallo del consejo de guerra celebrado el día 15 de febrero en El Ferrol del Caudillo contra seis tripulantes del citado bacaladero. (...)

Veneno a la deriva

«Treinta y seis bidones conteniendo residuos venenosos y explosivos, que pudieran afectar a las costas de Canarias, Cádiz y Galicia, se hallan a la deriva en el Océano Atlántico», según afirma una nota que ha publicado el Gobierno Civil de Las Palmas de Gran Canaria. (...) El Gobierno Civil advierte al público (...) que adopte las precauciones más extremadas de toda manipulación y contacto directo o próximo con ellos. Además recomienda que se comunique su hallazgo. (...)

ENFERMEDADES Y LESIONES DERMATOLÓGICAS POR FRÍO

El invierno en nuestra piel



La piel es el órgano más expuesto a las inclemencias del tiempo, especialmente en determinados empleos como los trabajos en el mar. Se estima que, durante el invierno, las consultas por dermatitis aumentan hasta en 10 por ciento y es que el frío influye directamente en la salud de tu piel. En esta época son comunes las lesiones por la exposición a bajas temperaturas, el viento, la humedad, el calor seco de los calefactores y los cambios bruscos del termómetro.

Cuando hace frío los capilares sanguíneos de la piel se contraen haciendo que llegue menos oxígeno y nutrientes a tus células cutáneas, es por eso que la piel tiene un aspecto más apagado en invierno.

Cuanto más frío hace, menos grasa secretan tus células sebáceas, así que la protección grasa natural que tiene la piel se pierde. A su vez, la falta de una película grasa hace que la humedad de la piel se evapore y es posible que notes la piel tirante e incluso con picor. Los con-

trastes de temperatura del interior al exterior refuerzan este proceso.

Los daños del frío en la piel van desde la sequedad y picor, hasta necrosis de algunas zonas del cuerpo como pabellones auriculares, la nariz o la punta de los dedos. También puede provocar o empeorar padecimientos como la esclerodermia, psoriasis y el acné. Una de las afecciones más frecuentes en invierno es la xerosis o sequedad cutánea ya que en esta época, aunque nos protejamos más del exterior mediante

la ropa, la piel se deshidrata. Las bajas temperaturas provocan que la humedad relativa del aire disminuya, circunstancia que, junto con la exposición al calor seco de las calefacciones, conllevan que la epidermis se seque, causando picor, aspereza al tacto, descamación e incluso aparición de grietas. Las zonas más afectadas son, lógicamente, las más expuestas al frío, las manos y la cara, sobre todo los labios, que tienden a cuartearse, pudiendo en ocasiones dar lugar a heridas dolorosas.

Otro de los padecimientos son los sabañones o eritema pernio, abultamientos rojos y brillantes, fríos al tacto, que causan picor y dolor que suelen desaparecer en dos o tres semanas dejando una zona con menor coloración que el resto de la piel. Es común que se produzcan en las zonas más alejadas de las extremidades y la cabeza, donde la circulación se ve más constreñida a causa del frío (las puntas de los dedos de manos y pies, las orejas, la nariz y en ocasiones las mejillas). No es conveniente aplicar un calor intenso, sino más bien moderado e indirecto, y se pueden tratar con analgesia o antihistamínicos para el dolor y el picor. Además, hay que tener en cuenta que en invierno pueden producirse quemaduras solares en la piel. Que el día esté nublado no significa que el sol no nos afecte. De hecho, con el frío los rayos solares se multiplican.

Uno de los principales motivos de consulta en los servicios de urgencias durante la época invernal, es la urticaria a frigore o al frío, una reacción alérgica al exponerse al frío ambiental, caracterizada por la aparición de habones (ronchas rojas sobrellevadas) que pican mucho, al cabo de menos de media hora de la exposición.

Puede presentarse un empeoramiento de la reacción a medida que la piel se calienta o aparecer una hinchazón de las manos al agarrar objetos fríos o de los labios al consumir bebidas y alimentos fríos.

Si la exposición al frío persiste o se produce un contacto total de la piel, como al nadar en agua muy

fría, la reacción puede ser más grave incluyendo la presencia de dolor abdominal, dificultad para tragar o respirar, y aparición de mareos y pérdidas del conocimiento.

Los síntomas de sendos tipos de urticaria (local y generalizada) suelen desaparecer en 24 horas después del momento en que aparecen los síntomas, pero recurren al exponerse de nuevo al frío.



En los casos en que sea preciso, el alivio se consigue con la utilización de antihistamínicos no sedantes, ya que la urticaria muchas veces produce liberación de histamina, lo que provoca que el plasma salga de los vasos sanguíneos y se cree edema e inflamación.

Si la terapia con antihistamínicos no funciona, tras el análisis individualizado de los casos, hay otras terapias disponibles, como la utilización de inmunosupresores y tratamientos biológicos. Si hay edema o inflamación de las vías respiratorias, así como una anafi-

laxia, se debe utilizar la pluma precargada de adrenalina.

MEDIDAS PARA CUIDAR LA PIEL

Cuando nos exponemos a bajas temperaturas y al viento, es importante tener en cuenta una serie de consejos, para evitar la alteración de la barrera protectora de la piel:

- Hidratar a diario y varias veces al día la piel con una crema blanca sin color ni perfume. Esto es especialmente importante en aquellas personas que padecen algún tipo de dermatosis (dermatitis atópica, psoriasis...).
- Utilizar bálsamos para evitar la sequedad y fisuras de tus labios.
- No olvidar las gafas de sol y la protección solar diaria también en invierno.
- Tomar baños cortos y con agua tibia, no caliente, con productos suaves y testados dermatológicamente.
- Usar guantes y prendas de abrigo de algodón, vistiendo varias capas de ropa.
- No permanecer con ropa húmeda por largos periodos de tiempo.
- Evitar, en la medida de lo posible, los cambios bruscos de temperatura.
- Cuidar la alimentación. Aumentar el consumo de vitamina C y antioxidantes. No olvidar beber entre 1,5 y 2 litros de agua al día.
- Evitar el tabaco y el alcohol, ya que repercuten de forma negativa en la salud de nuestra piel, generando radicales libres. Además, el alcohol empeora la dilatación capilar facial. ■

PURIFICACIÓN VEGA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

Almería renueva su sello de calidad

La dirección provincial del ISM de Almería ha renovado su sello de Calidad EVAM. La calidad global es un sistema integrado de gestión, mediante el que una organización satisface las necesidades y expectativas de sus clientes o usuarios, de sus empleados y de la sociedad en general, utilizando para ello los recursos humanos, financieros y tecnológicos que posee.

A través de una evaluación externa, la inspección departamental es la que ha realizado el diagnóstico aplicando para ello el Modelo EVAM (Modelo de Evaluación, Aprendizaje y Mejora), previsto para unidades administrativas u organizaciones.

El reconocimiento a la excelencia consiste en la certificación, por parte del Ministerio de Hacienda y Función Pública*, de las organizaciones conforme a los modelos de gestión de calidad y la concesión de un sello, según el nivel de excelencia comprobado.

Para renovar su sello, la Dirección Provincial de Almería desarrolló tres acciones de mejora derivadas de una evaluación previa. En primer lugar una disminución del consumo y gasto en la gestión y mantenimiento de locales lo que se ha logrado con recortes en el uso del papel y una reducción del consumo energético. También se fomentaron las reunio-

nes en “streaming” para reducir gastos en desplazamientos. Además, se han iniciado conversaciones con otras entidades para compartir espacios en las direcciones locales de Garrucha y Carboneras.

La segunda acción estuvo encaminada a la evaluación de proveedores para conseguir ahorrar en gastos de gestión en los cursos de formación de prevención de riesgos laborales.

Finalmente, se ha realizado un sistema de seguimiento de las labores de atención al público presencial y telefónica con el objetivo de fomentar la satisfacción de los usuarios. ■



Un mural en homenaje a las rederas ha sido elegido el tercero mejor del mundo. La obra, firmada por Lian, ocupa una fachada de la avenida Antiguako Ama de Ondarroa (Bizkaia). ■

Ampliado el plazo

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha ampliado hasta el 7 de abril de 2023 la convocatoria para que los titulares de explotaciones pesqueras soliciten bonificaciones en la obtención de avales de la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria (SAECA).

En el caso de los operadores de pesca y acuicultura, la bonificación asciende al 10%. Se financian préstamos de hasta 100.000 euros, con un plazo de hasta 15 años y periodos de carencia de hasta 3 años, según la duración del préstamo.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación mantiene abierta desde el 19 de mayo de 2022 la Línea ICO-MAPA-SAECA, que permite ayudas directas de acceso a la financiación al sector agroalimentario y pesquero por un montante total de 26,7 millones de euros. ■

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





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



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y PENAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENAS

