

Mar

Nº 637
SEPTIEMBRE 2023

Encuentro de los Mares

**Gastronomía
y pesca, unidas**

**Informe anual
de ANAVE**

**CONSEJO DE MINISTROS DE PESCA EUROPEOS
Debate sobre descarbonización**

REVISTA

Mar

En tres formatos

En papel

Solicita tu ejemplar en
revista.mar.ism@seg-social.es



En internet

<https://revistamar.seg-social.es>



En pdf para descargar
desde la hemeroteca

Más cerca de ti

Verano extremo



El verano del 23 ha vuelto a registrar récords de temperaturas máximas. A juicio de los meteorólogos, lo sorprendente no han sido las sucesivas olas de calor, que fueron más frecuentes el año pasado, sino que en los días más calurosos el mercurio ha alcanzado picos que rozaron los 47° como ocurrió en el aeropuerto de Valencia.

Los analistas del tiempo auguran un futuro en el que tendremos que acostumbrarnos, al menos en el sur de Europa, a pasar veranos con altísimas temperaturas. Este calor sofocante provoca sequías, daña nuestra salud, afecta a la economía y modifica los ecosistemas marinos.

El calor sube la temperatura del agua y hace que proliferen algunas especies como las medusas. La conocida como “huevo frito” es habitual en el Mediterráneo durante la primavera y el verano, pero en los últimos meses han sido abundantes en numerosas zonas del levante español. También en la cornisa cantábrica, la aparición frecuente de carabelas portuguesas ha obligado al

cierre de playas y a la prohibición al baño para los turistas en áreas del País Vasco, Cantabria, Asturias o el norte de Galicia donde los equipos de salvamento se han visto obligados a colocar la bandera de peligro.

La subida de la temperatura del mar ha traído consigo la aparición de especies tropicales en nuestras aguas y afecta a la producción en los bancos marisqueros de Galicia, principalmente a la almeja y el berberecho.

La energía acumulada se ha reflejado posteriormente en precipitaciones adversas y extremas, las gotas frías o depresiones aisladas a niveles altos (DANA), han traído rachas de vientos huracanados, granizo e inundaciones ocasionadas por fuertes lluvias y tormentas que pararon la actividad de nuestra flota pesquera y puertos e interrumpieron el tráfico marítimo con Baleares.

El cambio climático es una realidad que exige actuaciones a nivel global y obliga a los países a reducir ya sus emisiones de gases de efecto invernadero. ■

Retos actuales de la contaminación marina

AUTORES: Víctor M. León y Juan Bellas

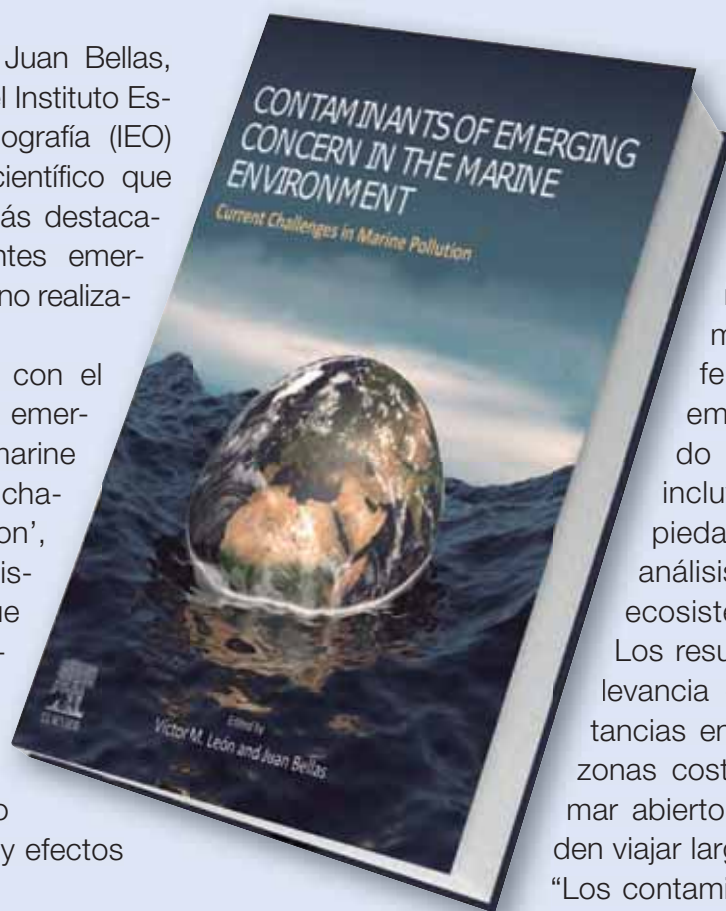
EDITA: Instituto Español de Oceanografía.

Víctor M. León y Juan Bellas, investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO) han editado un libro científico que engloba los trabajos más destacados sobre contaminantes emergentes en el medio marino realizados hasta ahora.

En la obra, publicada con el título 'Contaminants of emerging concern in the marine environment: Current challenges in marine pollution', colaboran 38 especialistas internacionales que presentan una descripción exhaustiva de los contaminantes más relevantes, incluyendo sus fuentes, destino ambiental, distribución y efectos biológicos.

Los autores abordan en profundidad los principales grupos de contaminantes emergentes, como fármacos, antibióticos, productos de cuidado personal, surfactantes, sustancias, pesticidas de uso actual, microplásticos y nanoplásticos.

"Estos productos químicos no están adecuadamente regulados y se necesita con urgencia información sobre su distribución ambiental, potencial de bioacumulación y ecotoxicidad



Se amplía el conocimiento del impacto de los contaminantes en el mar

para realizar una protección efectiva de los ecosistemas", cuenta Juan Bellas, uno de los autores.

Los capítulos del libro resumen la información más relevante de los diferentes contaminantes emergentes, describiendo sus particularidades, incluyendo sus usos, propiedades, metodología de análisis y sus efectos en los ecosistemas.

Los resultados muestran la relevancia que tienen estas sustancias en el medio, no solo en zonas costeras, sino también en mar abierto, ya que algunas pueden viajar largas distancias.

"Los contaminantes emergentes no están regulados, de ahí que no se consideren en los programas nacionales e internacionales de seguimiento de la contaminación ambiental, aunque pueden tener un impacto potencial en el medio debido a su entrada continua, a su persistencia y/o a su toxicidad", dice Víctor Manuel León, otro de los editores.

El libro amplía el conocimiento sobre los impactos que tienen los contaminantes en el mar. ■

**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)

José M^o Núñez de Castro (jose-maria.nunez@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**Diseña e imprime:** Estugraf www.estugraf.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

**Cumbre de ministros de Pesca en Vigo**

El debate del Consejo informal de ministros de Pesca europeos, celebrado con motivo de la Presidencia española del Consejo de la UE en Vigo, tuvo como eje central la descarbonización de la flota

PÁGINA 6**Marina Mercante**

Informe ANAVE. Los navieros españoles presentaron el informe anual del sector en 2022, año marcado por la guerra en Ucrania y la crisis energética mundial.

PÁGINA 10

20 Tribuna. Julio Morón (OPAGAC) critica las decisiones políticas que Bruselas toma de espaldas al pescador.

22 Aniversario. Baleària cumple 25 años navegando por el Mediterráneo.

26 Buques autónomos. Hernán Javier del Frade explica el desarrollo tecnológico y normativo de estos barcos que son ya una realidad.

30 Pesca. Viajamos a Fuerteventura para conocer la realidad del sector en esta isla.

36 Entrevista. Juan Ruiz nos desvela las supersticiones y el pensamiento mágico que acompañan desde siempre a la gente del mar.

Economía azul

Encuentro de los mares. La necesidad de conservar los océanos y los recursos para un futuro mejor unió en Tenerife a cocineros, científicos y pescadores.

PÁGINA 14

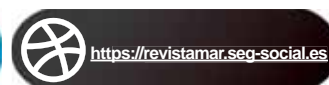
40 Diversificación económica. La pesca profesional interesa a los turistas. El turismo puede ser un complemento a la actividad extractiva.

44 Investigación. La USC ha sido pionera en el desarrollo de tratamientos para combatir las enfermedades de los peces de cultivo.

48 Campaña publicitaria. Pesca España lanza una nueva acción para dar a conocer la crisis del sector y promover el consumo de pescado.

52 Medioambiente. El cambio climático podría explicar la presencia de tiburones en nuestras costas. ¿Son peligrosos los escualos?

56 Cocina a bordo. Con el calor apetece algo fresquito. Hoy comemos aguacate con bonito marinado.



CONSEJO INFORMAL DE MINISTROS DE PESCA EUROPEOS

DESCARBONIZAR LA FLOTA

La reunión informal de ministros de Pesca, organizada por la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea en Vigo, puso de relieve la necesidad de avanzar en una estrategia para la descarbonización del sector pesquero y acuícola, así como de analizar las inversiones necesarias para mejorar su sostenibilidad. Durante su estancia en la ciudad, los responsables de la pesca comunitaria también visitaron la lonja del puerto y el buque escuela de cooperación pesquera “Intermares”.



El Palacio de Congresos Mar de Vigo fue el escenario donde, enmarcada en la Presidencia española del Consejo de la UE, se celebró la reunión informal de ministros de Pesca. Al encuentro asistieron los responsables de las políticas pesqueras europeas, tanto de la Comisión como de los diferentes Estados miembro, así como los

representantes de organizaciones de productores y empresas pesqueras de España y Europa, de la Federación Europea de Acuicultura, de la Red Europea de Mujeres de la Pesca e integrantes de la sección de Pesca del Sindicatos Europeo del Transporte. Sobre la agenda estaba la necesidad de avanzar en una estrategia comunitaria para la descarbonización del



Los ministros europeos visitaron el buque escuela y de cooperación pesquera Intermares

sector pesquero y acuícola pero también el análisis de los instrumentos y mecanismos financieros que ayuden a los pescadores a llevar a cabo la transición ecológica de la flota. No se trata solo de cumplir con los objetivos del Pacto Verde europeo y de llegar al año 2050 sin producir emisiones netas de gases de efecto invernadero sino también de garantizar la rentabilidad socioeconómica del sector, haciendo que dependa menos de combustibles fósiles y de la gran volatilidad que experimentan sus precios, mejorando las condiciones laborales de sus trabajadores.

La relevancia de la flota comunitaria a nivel mundial se debe tanto por el volumen de embarcaciones que la componen y del número de personas que trabajan directa e indirectamente en la actividad como por el valor de las transacciones económicas que genera, ya que la Unión Europea es uno de los principales importadores de productos del mar. Bruselas aspira por ello a liderar los foros internacionales pesqueros y exportar a terceros países un modelo de pesca

Con la
descarbonización
el sector
cumplirá con
el Pacto Verde
y dependerá
menos de los
combustibles
fósiles y de sus
precios

sostenible desde el punto de vista social, económico y medioambiental.

TRANSICIÓN ENERGÉTICA

La reunión, según explicó el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación en funciones, Luis Planas, fue “una gran ocasión para intercambiar ideas y extraer conclusiones que beneficien al sector, permitiéndole avanzar hacia la neutralidad climática en 2050”. La estrategia debe ir acompañada de líneas de inversión públicas que faciliten esa renovación de la flota con barcos más eficientes desde el punto de vista energético e impulsar la innovación y el desarrollo tecnológico de la industria naval, algo que apoya completamente nuestro país. “No es algo que vaya a producirse de hoy a mañana. Iniciamos un proceso que aún tardará tiempo, pero es importante lanzar el mensaje y romper el tabú de que no puede haber financiación para la construcción de barcos”, subrayó Planas.

La flota pesquera europea está compuesta por más de 70.000 embarcaciones. Se trata mayoritariamente de



El ministro Planas charla con el comisario Sinkevicius durante la visita programada a la lonja de Vigo

barcos de pequeña escala que tienen una edad media elevada (alrededor de 30 años), y que afronta el reto de la descarbonización con incertidumbre. Por ello, a lo largo de la Presidencia española se insistirá en que los fondos europeos se dediquen a la construcción de buques, acordes con las necesidades del siglo XXI. El comisario europeo de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, Virginijus Sinkevicius, aseguró por su parte que “podemos hacer la transición hacia una industria pesquera más resiliente y responsable con el medio ambiente, que contribuya al desarrollo regional y a la creación de empleo en la UE”. Según Sinkevicius, existe un “amplio abanico de posibilidades” para investigar y avanzar en innovaciones tecnológicas pero descartó que vaya a abrirse un “nuevo fondo

El comisario Sinkevicius descartó la apertura de un nuevo fondo para financiar la transición ecológica de las embarcaciones

européo” para financiar el proceso. En este sentido, instó a los actores privados a complementar el necesario esfuerzo que debe realizar el sector. Sí se mostró en cambio abierto a debatir sobre los límites de capacidad de la flota comunitaria y a “cambiar la fórmula” sobre los techos que limitan la potencia de los barcos y su capacidad, algo que demanda el sector. Para el presidente de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI), Javier Touza, la financiación pública para la construcción de nuevos barcos adaptados a las nuevas tecnologías es completamente necesaria. “Si para el comisario europeo el nuevo FEMPA es “pequeño para financiar esa renovación”, hay alternativas como fondos “ad hoc” o acudir al Banco Europeo de Inversiones. Si existe un plan renove para

coches, ¿por qué no puede existir otro para barcos?”, pregunta.

En otro orden de cosas, España ha planteado que se concreten tasas plurianuales de capturas para algunas especies, en vez de las de carácter anual, con el objetivo de favorecer una mejor planificación de la actividad y un aprovechamiento más eficiente de las cuotas de pesca. Asimismo, quiere promover en este semestre lo que constituye uno de los ejes prioritarios de la Política Pesquera Común (PPC): el necesario equilibrio entre la sostenibilidad medioambiental, económica y social de la pesca y debatir cómo reforzar el papel de esta política para progresar en la autonomía abierta de la Unión Europea.

Durante su estancia en Vigo, los ministros europeos de Pesca visitaron el buque escuela y de cooperación pesquera Intermares, auténtica universidad flotante que, con su actividad formativa, “contribuye a una de

España planteó que se concreten tasas plurianuales de capturas para algunas especies

las máximas para el sector: el mejor conocimiento científico para la toma de las mejores decisiones en la gestión pesquera”, dijo Planas. También se acercaron a las instalaciones de la lonja en el puerto de la ciudad, considerado uno de los primeros comercializadores de pescado fresco y congelado para consumo humano del mundo. Ambos son ejemplos de la relevancia que tiene la actividad pesquera en el litoral español, especialmente en Galicia donde se encuentra la mitad de los 8.700 buques que componen nuestra flota.

No será la reunión de Vigo la única donde se traten asuntos pesqueros durante la Presidencia. En el marco de las acciones que nuestro país ha programado para este semestre está prevista la celebración de un encuentro de los directores de pesca de los Veintisiete, que tendrá lugar en Málaga a finales de septiembre. ■

ANA DÍAZ

Informe del Comité Económico Social Europeo

Javier Garat, secretario general de Cepesca y presidente de Europêche, presentó a los ministros de Pesca de la UE el dictamen del Comité Económico y Social Europeo (CESE) sobre descarbonización de la flota, aprobado por unanimidad en su pleno del 12 de julio.

El dictamen especifica el compromiso de la flota pesquera comunitaria para reducir las emisiones de CO2 a la atmósfera pero califica de “enorme” el coste que conllevará la descarbonización debido a factores como el escaso desarrollo de fuentes de energía verdes o neutras sustitutivas; la edad media de la flota europea, que imposibilita adaptar muchos de los barcos a los mayores espacios que requerirán los futuros motores, o las contradicciones de la Política Pesquera Común (PPC) estableciendo límites a la capacidad de tonelaje bruto (el espacio a bordo) e imposibilitando mayor espacio para las futuras formas de propulsión.



De acuerdo con el CESE, si Europa quiere una flota descarbonizada y competitiva que asegure a sus ciudadanos la seguridad alimentaria frente a la capacidad pesquera del resto del mundo, hay que traspasar el ámbito actual de financiación europea y crear un fondo de emergencia capaz de acelerar el proceso con éxito.

BALANCE ANUAL DE MARINA MERCANTE Y TRANSPORTE MARÍTIMO

El año de la recuperación



Remolcador y buque de carga en la Bahía de Algeciras

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) hace balance del transporte marítimo mundial y nacional durante 2022 en su último informe. Un año marcado por la guerra de Ucrania y la crisis energética a nivel internacional que para nuestro país ha significado un aumento de las importaciones de GNL (nada menos que un 40%) y le ha convertido en un gran proveedor de Europa.

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), durante la celebración de su asamblea general en junio, reconoció el esfuerzo realizado por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) para introducir mejoras muy esperadas como la posibilidad de embarcar seguridad privada armada en los buques de pabellón español o la flexibilización a la hora de aplicar la normativa medioambiental (el paquete “Fit For 55”), para los servicios ma-

Será posible
embarcar
seguridad
privada en los
buques

rítimos con las regiones ultraperiféricas, las islas menos pobladas y las rutas sometidas a Obligaciones de Servicio Público. Según datos del informe “Marina mercante y transporte marítimo 2022-2023”, que se presentó en este encuentro anual de asociados, el aumento del coste de la vida, el endurecimiento de las condiciones financieras, la invasión de Ucrania y la política de “COVID Cero” de China, lastraron la recuperación económica mundial y, en consecuencia,

el comercio por mar. En España el comercio marítimo nacional recuperó los valores previos a la pandemia. Las importaciones crecieron un 8,4% y las mercancías movidas por cabotaje un 6,8%. Las exportaciones, sin embargo, cayeron un 4,8%. Se movieron 24,8 millones de pasajeros de línea regular (15,8 millones lo hicieron en 2021), pero todavía no alcanza la cifra de 27 millones de pasajeros que se registraron en 2019.

En 2022 se incorporaron a la flota tres buques de nueva construcción. Ninguno se inscribió en el REC

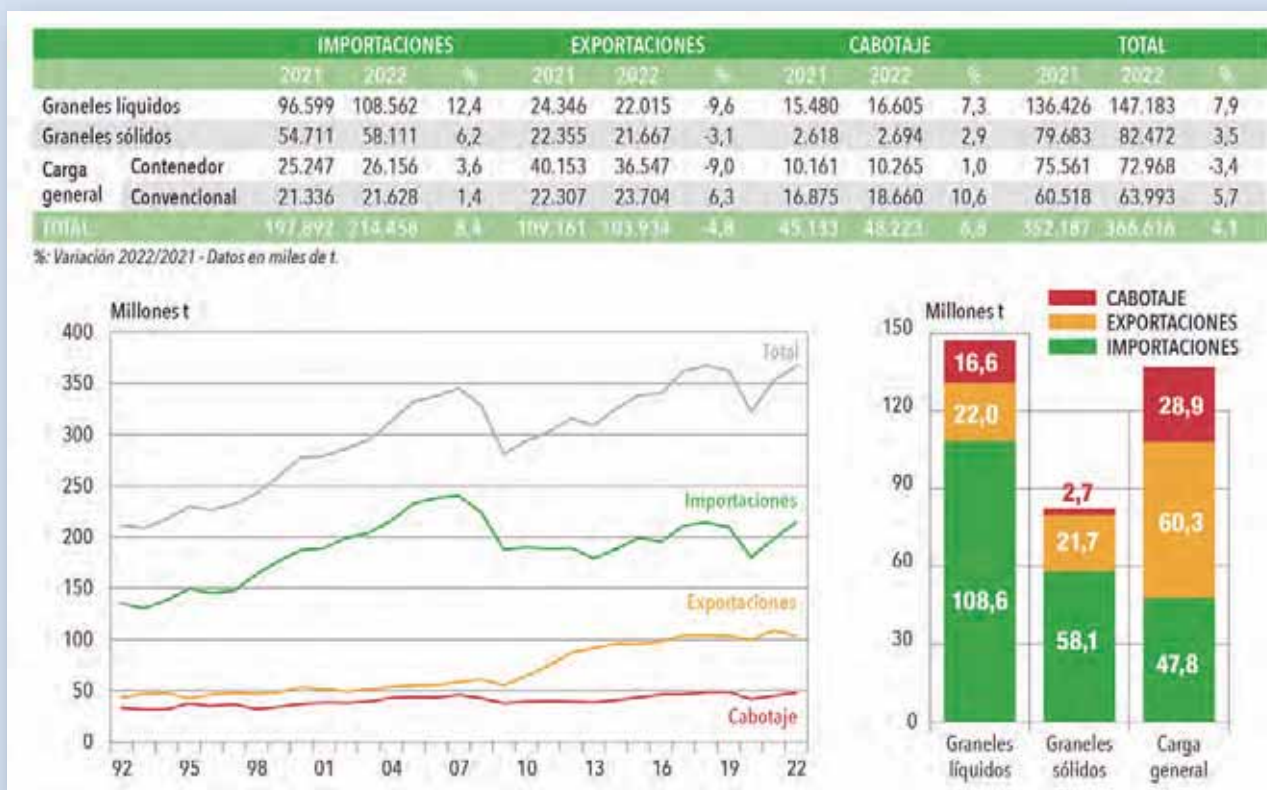
millones de GT (+5,3%). A lo largo de 2022 se incorporaron a la flota de navieras españolas tres buques de nueva construcción: dos metaneros y un quimiquero. En conjunto suman 253.707 GT y suponen una inversión de unos 362 millones de euros. Todos se inscribieron en registros del Espacio Económico Europeo (EEE), pero ninguno lo hizo en el Registro Especial de Canarias (REC), lo que demuestra, según el informe de ANAVE, que el gran esfuerzo de la DGMM por actualizar la normativa y práctica del REC no resulta suficiente para relanzar su competitividad. “No quiero que se me entienda mal”,

REFORMA DEL REC

A 1 de enero de 2023, la flota mercante controlada por navieros españoles comprendía 215 buques y 5,3

Transporte marítimo

En 2022, el comercio español por vía marítima recuperó los valores previos a la pandemia. Las importaciones (+8,4%) y el cabotaje (+6,8%) crecieron respecto al año anterior. Las exportaciones, sin embargo, cayeron un 4,8%.



Fuente: Informe “Marina mercante y transporte marítimo 2022-2023” de ANAVE



Petrolero Monte-Urbasa del Grupo Ibaizábal

aseguró Vicente Boluda, presidente de ANAVE, en su discurso durante la asamblea general, “probablemente la base del problema es la falta de visibilidad del sector del transporte marítimo en la agenda política nacional, al más alto nivel”. Propone una reforma estructural completa del REC, “que involucre a todos los ministerios” y “adaptar el marco laboral, la ley de Prevención de Riesgos Laborales pensada para las industrias en tierra y la burocracia e incertidumbre asociada a las inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo”.

ENVEJECIMIENTO DE LA FLOTA

En los últimos diez años, la flota controlada bajo pabellón español se redujo en 17 unidades y un 3,1% en términos de GT. La registrada en terceros pabellones, por el contrario, aumentó en ocho unidades y un notable 65,7% en GT. Como consecuencia, la cuota de flota operada bajo pabellón español se ha reducido 13 puntos porcentuales en esta última década.

La cuota de flota operada bajo pabellón español se ha reducido 13 puntos porcentuales en la última década

La edad media de la flota controlada aumentó durante 2022 desde los 16,6 hasta los 16,9 años. Los segmentos más jóvenes, por tipos de buques, son los gaseros (10,4 años de media), seguidos de los graneleros (12,6), quimiqueros (12,1) y portacontenedores (14,9). El segmento de mayor edad corresponde a los buques de pasaje (19,2), buques ro-ro (21,4) y frigoríficos (35,6). La edad media de la flota inscrita en el REC aumentó 0,9 años hasta alcanzar 17, superando ligeramente a la de la flota controlada por primera vez desde hace más de 25 años.

TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Si en 2020 fue la pandemia y en 2021 la erupción del Cumbre Vieja en La Palma, en 2022 ha sido la invasión rusa de Ucrania. En menos de un año, los países de la UE han sustituido el suministro de gas natural por gaseoducto desde Rusia por GNL importado por vía marítima. España aumentó las importaciones de este gas nada menos que un 40% y se ha convertido en un gran proveedor de Europa. En los próximos años los armadores deberán afrontar inversiones millonarias para adaptarse a los objetivos de descarbonización de la OMI. El 7 de julio los países representados por este organismo internacional acordaron reducir las emisiones GEI en al menos el 20% y esforzarse para lograr el 30% en 2030, en comparación con los niveles de 2008, y el 70% con el objetivo de que sea el 80% en 2040, alcanzando las cero emisiones netas en 2050. La nueva regulación entrará en vigor a mediados de 2027. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

ELENA SECO, DIRECTORA GENERAL DE ANAVE

“El sector marítimo constituye un activo estratégico”

Elena Seco, ingeniera naval de formación, considera importante plantear una estrategia nacional para el sector marítimo.

Ahora que España preside el Consejo de la UE, ¿es momento de plantear una estrategia marítima conjunta?

El sector marítimo constituye un activo estratégico para cualquier economía del mundo. Permite a los Estados, a sus sectores industriales nacionales y a su población abastecerse de los productos que necesitan para su actividad y para mantener su nivel de vida y al mismo tiempo exportar aquellos que producen, fortaleciendo a sus empresas y a la economía nacional. A principios de los años 80, la cuota de cobertura del comercio marítimo español alcanzaba el 70% y actualmente está por debajo del 20%, lo que se traduce en un aumento importantísimo del déficit de la balanza de fletes marítimos. Es necesario dar visibilidad política a los asuntos marítimos, para reconducir este y otros problemas. Todo ello debe formar parte de una estrategia nacional de marina mercante.

¿Cómo se puede mejorar la competitividad y a la vez abordar un proceso de descarbonización?

Una de las principales demandas de las empresas en general y de las navieras en particular, es un respiro regulatorio que les permita definir estrategias y dotar de seguridad jurídica a las inversiones. Además, será necesario fomentar el



desarrollo e implantación a bordo de los combustibles y tecnologías que permitan dar cumplimiento a los objetivos del Fit for 55. Varios Estados de la UE están poniendo en marcha planes de transición para su marina mercante. Entre los países de nuestro entorno, Italia ha lanzado un Programa dotado con 500 M€ que se destinarán a la compra de nuevos buques o a la modernización de los existentes. Francia ha anunciado su propio plan denominado ‘France-Mer 2030’, al que destinará 300 M€ en un período de cinco años y cuyo fin es también apoyar la innovación y acelerar la descarbonización del sector. Y ANAVE ha propuesto al MITMA un Programa para la transición del transporte marítimo español que esperamos que pronto pueda convertirse en realidad.

¿Qué perspectivas económicas prevé para el sector este año?

En 2023, las perspectivas de crecimiento de la demanda de transporte marítimo parecen débiles, por debajo del 2%, pero

también la flota parece que crecerá a un ritmo parecido, lo que permitiría servir de soporte a los niveles de fletes. Además, la entrada en vigor, el pasado 1 de enero, del Índice de Intensidad de Carbono de la OMI, podría dar lugar a una reducción de la velocidad media de la flota, para reducir así las emisiones y dar cumplimiento a esta medida operacional. Esta eventual reducción de la velocidad daría lugar a una menor oferta de buques disponibles y a un impulso de los fletes. También los cambios en las matrices de origen y destino consecuencia de la guerra en Ucrania parece que se mantendrán durante todo el año, aumentando la demanda medida en toneladas por milla. Todo ello permite ser moderadamente optimistas, aunque con diferencias entre los distintos segmentos del mercado. Existe, sin embargo, mucha incertidumbre sobre la economía y otros factores que dificultan hacer predicciones en un sector que es, por naturaleza, impredecible. ■

A.G.

V ENCUENTRO DE LOS MARES

Por la conservación del océano



Tenerife acogió la quinta edición del Encuentro de los Mares. Organizado por el Grupo Vocento Gastronomía y el Cabildo Insular de Tenerife, el foro abordó en profundidad la situación de los océanos y la necesidad de proteger los ecosistemas marinos. Representantes de toda la cadena ligada a la economía azul dialogaron sobre cuestiones que preocupan al sector con la gastronomía y la alta cocina como telón de fondo.

El Encuentro de los Mares saltó de la Península y desembarcó en Tenerife donde se quedará en las próximas ediciones. Tanto el grupo Vocento Gastronomía como el Cabildo Insular han visto en este foro la

oportunidad para promocionar productos del mar locales y apostar por el desarrollo de un turismo gastronómico de calidad, sin perder de vista las necesidades del sector primario y las recomendaciones científicas para preservar los océanos.

El Congreso, que tuvo varios escenarios, arrancó con una fiesta gastronómica en el Puerto de la Cruz donde se degustaron platos elaborados con pescado y mariscos.

Durante tres días, cocineros, científicos y pescadores debatieron sobre cuestiones de interés común: la pesca sostenible, el impacto de las energías eólicas marinas, el futuro de la economía azul y el turismo sostenible o la búsqueda de la excelencia en el uso de artes de pesca, reivindicando con ello un mayor compromiso con los océanos para alcanzar su regeneración.

El foro se consolida así como un “espacio de debate, abierto a la conversación y a los asuntos que realmente importan”, dijo Benjamín Lana, director general de Vocento Gastronomía. Más de 45 expertos procedentes de nueve países participaron como ponentes en esta edición, la más internacional de todas las celebradas hasta el momento, seguida en streaming por más de 900 personas y en la que el lema “Conservar” sirvió de eje vertebrador de todas las intervenciones.

PRESERVAR LOS ALIMENTOS

El Encuentro de los Mares es un evento gastronómico. Sobre el escenario del Auditorio Adán Martín de la capital tinerfeña, Quique Dacosta detalló una de las técnicas culinarias de conservación de alimentos más antiguas: la salazón. El chef afincado en Denia reveló que, “si bien no tenía la intención inicial de que tuvieran tanta relevancia en mi cocina, los salazones han ido adquiriendo protagonismo, quizás impulsado por las tres tendencias que dominan la cocina mundial actual: los crudos, los ahumados y la conservación”.



Pescadores y cocineros deben entenderse para mejorar el producto

El Encuentro de los Mares es un foro de diálogo entre los grandes chefs, el sector primario y los científicos

Trabajando varias piezas de pescado curadas con sal mostró como cada especie o cada parte de la anatomía del pez se adapta a la técnica. “Si una ventresca necesita 10 meses de salazón, el lomo del atún solo lo metemos un día en una habitación sobresaturada de sal, porque no tiene tanta grasa entreverada”, dijo.

Dacosta, que ofreció bocados de las distintas texturas, habló también de ahumados, y terminó su intervención cuestionando a los asistentes por su relación con la conservación de los océanos y la basura marina. Para concienciar del problema presentó una original propuesta culinaria de merluza “en plástico” ideada durante la pandemia.

Tal como enseñó Dacosta, el fuego se ha usado para conservar alimentos pero también el aceite ha sido elemento esencial en las conservas. Para hablar de ellas, Luigi Pomata llegó desde Cerdeña. “Un día encontré una lata de ventresca de atún. La abrí. Me la comí y estaba deliciosa.



El Encuentro de los Mares reivindica un mayor compromiso de todos con los océanos y los productos del mar.

Después me dí cuenta de que la lata tenía 10 años”. Con estas palabras ilustraba la razón por la que trabaja en un proyecto sobre conservación de pescado en latas con una maduración mínima de 10 años.

Dando a probar a los asistentes un atún en conserva de 25 años, Pomata explicó que hay que valorar el producto, conocerlo y estudiarlo en profundidad sin perder de vista nunca la procedencia. De lo contrario, “no se puede llegar a ser un buen chef”, concluyó.

CIENTÍFICOS Y PESCADORES

Más allá de los fogones, en el Encuentro también estuvieron presentes representantes de la ciencia y del sector. El diálogo entre las partes es imprescindible para entender los problemas de las actividades ligadas a la economía azul.

Roberto Rodríguez, gerente de Artesans da Pesca, y Adán Romero, representante de la Cofradía Nuestra Señora de la Consolación de Punta del Hidalgo, subrayaron la necesidad de dialogar para conseguir el mejor producto “Cada uno sabe su parte.

Tenerife quiere promover el consumo de productos del mar y un turismo gastronómico de calidad

Si no nos comunicamos y no transmitimos conocimiento e información, no sabremos qué debemos corregir en nuestras prácticas”, dijeron.

Coincidiendo en esta visión, Aitor Arregui explicó que en su restaurante en Getaria mantiene siempre un contacto directo y estrecho con los proveedores. “El primer cocinero de pescado es siempre el pescador”, resaltó. Por su parte, el chef Andoni Aduriz dijo haberse embarcado en numerosas ocasiones con los pescadores para conocer de cerca el oficio. “Aprender es la base de todo y para ello necesitamos interacción”, dijo.

Gracias a las nuevas tecnologías la situación ha mejorado mucho. “Ahora tenemos incluso desde el barco hilo directo con los cocineros”, declaró Adán Romero.

ACTIVIDADES SOSTENIBLES

Según los expertos, se necesitan modelos de pesca sostenibles que eviten la sobreexplotación de los mares.

Sonia Español, de la Fundación Meri, dijo que, “si no cambiamos nuestra forma de vida, una de cada cuatro especies se extinguirá”.



La pesca artesanal es sostenible. El Cabildo Insular de Tenerife apuesta por esta actividad como “marca de procedencia”, ya que ayuda a reducir la huella de carbono y por el desarrollo de un turismo azul responsable. La acuicultura, que estuvo representada en el Congreso por la empresa Aquacanaria, también muestra un fuerte compromiso con la sostenibilidad. Su director comercial, Pedro Sánchez, sostuvo que “la apuesta acuícola por la sostenibilidad pasa por el bienestar animal y el cuidado del medio”. En este sentido, se mostró preocupado por los planes gubernamentales para instalar polígonos de eólica marina cerca de estructuras acuícolas.

El coordinador del grupo de Áreas Marinas Protegidas del IEO de Canarias, Pablo Martín Sosa, abogó por “un proceso de consulta con el sector antes de que se autorice la construcción de aerogeneradores, ya que algunas de las ubicaciones previstas coinciden con el caladero de pesca”. En el ámbito internacional destacó la presencia del economista Ralph Chami, del Fondo Monetario Inter-

Alexandra Cousteau lanzó un mensaje esperanzador: “Aún podemos recuperar lo que se ha perdido”, dijo

nacional, que considera que hay que luchar contra el cambio climático y la pérdida de biodiversidad, entendiendo el papel de la Naturaleza como cuidadora del planeta. “Debemos cuantificar y poner precio al servicio que prestan las praderas de algas, los manglares, las ballenas o el fitoplacton marino en la captura de CO₂”, dijo.

Por su parte, la directora del Programa Mundial Marino y Polar de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), Minna Epps, señaló que la del Gran Azul es “la economía con mayor proyección de crecimiento por lo que debemos garantizar su sostenibilidad. El 95% del espacio habitable del planeta está en peligro y tenemos la obligación de trabajar en su restauración”. A su juicio, la firma del Tratado sobre Biodiversidad en Alta Mar es un “punto de partida” para abordar los desafíos y los retos de proteger los océanos.

PREMIO SARTÚN 2023

Por su labor de concienciación medioambiental y su activismo, Alexandra Cousteau, recibió el



Alexandra Cousteau fue premiada por su labor conservacionista

premio Sartún 2023. La nieta del comandante Cousteau dijo que desde que su abuelo comenzara a explorar el océano, "hemos perdido más de la mitad del capital natural azul, de ahí que conservar lo que nos queda no es un objetivo suficientemente generoso. Hay que hablar de reconstruir, de regenerar y revertir todo el daño causado".

Pese a la mala situación, lanzó un mensaje esperanzador a la sociedad: "aún estamos a tiempo de poder hacerlo".

En un encuentro con periodistas, Cousteau mostró su preocupación por el auge mundial de negacionistas del cambio climático. La solución, a su juicio, pasa por explicar las consecuencias del desastre climático buscando un equilibrio en los titulares que eviten ansiedad.

Desde su punto de vista, los grandes chefs también pueden contribuir con su trabajo a la protección de los océanos ofreciendo en sus menús pescados capturados de forma sostenible. "Me entusiasma que, aunque aún no han sido oficialmente convocados a esta regeneración de los ecosistemas marinos, tienen una enorme implicación. En sus restaurantes pueden por ejemplo, eliminar los plásticos de un solo uso como se hace en Francia", explicó.

ENTREVISTA

CARLOS DUARTE

“Es rentable invertir en Naturaleza”

Director científico del Encuentro y catedrático de Ciencias del Mar en la Universidad Rey Abdullah de Arabia Saudí es uno de los oceanógrafos más prestigiosos del mundo. Cree que en estos momentos hay una nueva conciencia internacional esperanzadora para conservar los hábitats marinos.

**¿Cómo se encuentran los océanos?
¿Estamos a tiempo para su recuperación o es ya demasiado tarde?**

En el año 2000 no hubiera sido muy optimista al respecto. Pero desde entonces se han producido evidencias de recuperación de la vida marina con logros de conservación que nos sitúan en una posición más es-



Otra forma en la que pueden proteger los océanos es luchando contra el desperdicio y apostando por el aprovechamiento máximo.

En este sentido, Ángel León, sorprendió con las propuestas que hace en su restaurante APoniente con la casquería del mar. Utilizando las pieles, espinas, escamas e incluso los ojos de los peces que antes tiraban a la basura, hoy ponen el broche final dulce en su menú.

Braulio Simancas, del Silbo Gomero de Tenerife mostró cómo los sobrantes de la cocina sirven para elaborar bases y salsas y el portugués Rui Paula mostró el aprovechamiento integral que hace en su Casa de Chá da Boa Nova con todas las partes de la merluza.

El uso de productos de temporada, kilómetro cero, también contribuye a la sostenibilidad. Diego Schattenhofer, de Taste 1973 (Tenerife) elaboró platos con gamba canaria, lubina de la empresa Aquacanaria y maduraciones de cherne o mero capturados en las islas.



Los salazones de Quique Dacosta despertaron gran curiosidad

El Cabildo insular intenta promocionar el producto de cercanía en una región que, pese a su condición marinera, es una de las que menos pescado consume a nivel nacional.■

ANA DÍAZ

peranzadora. En los próximos 30 años se va a hacer un esfuerzo global realmente sostenido, al haberse aprobado en el último año un marco de políticas que promueven la conservación de los océanos, evitando la sobrepesca y la entrada de plásticos, entre otras muchas cosas. Tenemos el marco legal pero nos falta la implementación de las normativas, el esfuerzo económico, la participación de la sociedad civil y, de forma muy importante, la del sector privado.

¿Cómo podemos convencer a las grandes corporaciones de que la Naturaleza es un bien rentable?

Las grandes corporaciones ya saben que invertir en Naturaleza es rentable. Los grandes fondos de inversión a nivel global solo recomiendan a sus clientes invertir en empresas con objetivos claros de desarrollo sostenible, incluida la recuperación de los océanos o la lucha contra el cambio climático. Y lo hacen, no por una cuestión de principios, sino porque piensan que las inversiones es-

tarán en riesgo si las compañías no están bien posicionadas en el futuro de la sostenibilidad. En el fondo, la sostenibilidad es la mayor revolución económica desde la industrialización. Los inversores y las empresas deben entender que la sostenibilidad no es un coste sino una oportunidad económica, capaz de generar reformas estables y retornos a largo plazo. En definitiva, es una inversión que previene ciclos inflacionistas como los que están afectando últimamente a la economía global.

POR MUCHO ATAQUE, LA PESCA PERSISTIRÁ

La proteína animal más sana



El sector pesquero europeo es blanco habitual de campañas insistentes en criminalizar una actividad ancestral y desarrollada, como tantas otras, con un fin primordial: alimentarnos.

El aumento continuo de la población mundial exige un crecimiento acorde del sistema alimentario, pero sin eludir la sostenibilidad del planeta. Y en este difícil equilibrio la pesca sostenible, practicada por la inmensa mayoría de la flota pesquera mundial, juega un papel fundamental para proveer el alimento con menor huella de carbono en su producción y una fuente de una proteína animal silvestre con una aportación inmejorable para la salud. Partiendo de estos hechos, como consumidores, cabría preguntarnos: ¿por qué nos quieren hacer comer alimentos ultra procesados, con colorantes, saborizantes y aditivos químicos, es decir artificiales, comestibles, pero artificiales? Estoy hablando de

¿Por qué nos quieren hacer comer alimentos ultra procesados, con colorantes, saborizantes y aditivos químicos?

alimentos producidos con vegetales, provenientes de nuestra querida tierra firme, cada vez más presionada por nuestra actividad.

Los promotores de la “solución vegana” ante la problemática de la alimentación mundial se rodean de ciertos preceptos, diría dogmas, que condenan el sufrimiento animal y que justifican con ciertas ventajas para la salud humana y del planeta, pero de dudosa credibilidad nutricional. Pero en este contexto, en el que nadie lee más de un párrafo, y aquí agradezco al lector que haya llegado hasta el tercero, las modas y noticias falsas se diseminan imparablemente, y como tantos otros mantras ecologistas, se transforman en “verdades sociales” que llegan hasta la política y, por tanto, a las decisiones que afectan a todos.

Es en este momento, en el que esas decisiones políticas, principalmente tomadas en la Unión Europea -institución en la que se escudan los Estados

miembros, a modo de chivo expiatorio-, están penalizando la producción primaria de la UE, tanto la agrícola como la pesquera, las dos únicas políticas comunitarias comunes.

En el caso de la pesca, es flagrante que nuestra actividad se vaya restringiendo con una normativa más represiva, mientras se permiten las importaciones al mercado comunitario de productos pesqueros sin dichas restricciones en origen. Esto provoca que el 70% del consumo de productos pesqueros en la UE se sustente en estas importaciones. Una producción a la que el control más eficaz que se aplica es el sanitario, sin que se exijan criterios de sostenibilidad, medioambiental y social, y siendo numerosos los casos en los que es imposible conocer cómo y quién lo ha pescado.

Con ello, la UE hace un ejercicio de hipocresía absoluto, imponiendo a sus pescadores una reglamentación que, en ciertos casos, es imposible cumplir, empujándolos al precipicio de la ilegalidad, mientras que los competidores de la flota europea no están obligados a cumplir prohibiciones básicas que la comunitaria afronta desde hace décadas en su propio mercado.

Por ello, la pesca va a seguir siendo una fuente de proteína animal fundamental para la humanidad, pero seguramente no podamos alimentarnos de los productos pesqueros capturados por la flota comunitaria porque la UE sigue diseñando una política común de espaldas al pescador y guiada por preceptos ecologistas anti-pesca. Es decir, el final de la pesca europea ya está trazado a no ser que la Comisión Europea resultante de las elecciones de 2024 dé un giro de 180 grados.

En este sentido, necesitamos una Co-

La UE hace un ejercicio de hipocresía absoluto imponiendo a sus pescadores una reglamentación que los competidores de la flota europea no están obligados a cumplir

misaría de Seguridad Alimentaria, cuyo titular disponga de capacidad para asimilar las decisiones de otras carteras, fundamentalmente medioambiente y energía, que afecten al diseño de una política alimentaria europea. Una política que consiga que las dos únicas políticas comunes de la UE, la pesquera y la agrícola, se unan y nos permita comer productos de mejor calidad producidos por nuestros agricultores y pescadores. Sólo así podrá garantizarse nuestra soberanía alimentaria, que tras las crisis mundiales recientes está cada vez más comprometida.

No obstante, si no logramos esta reflexión de los políticos nacionales, países como el nuestro, agrícola y pesquero por antonomasia dentro de la UE, verán muy difícil elevarla a la esfera comunitaria. De este modo, será posible afrontar el futuro de la pesca europea en un contexto de prioridad política y no como una cuestión menor, a consecuencia de designar comisarios de países con poco peso político en la UE, buena muestra del valor insignificante que damos a este sector fundamental.

De no ser así, reitero mi afirmación inicial: los consumidores europeos consumiremos productos pesqueros provenientes de terceros países y no de la flota europea. ■



JULIO MORÓN
DIRECTOR GERENTE DE OPAGAC

BALEÀRIA: CERCA DE 2.000 EMPLEADOS EN SEIS PAÍSES, 25 RUTAS Y MÁS DE 30 BARCOS

25 años de historia



Puerto de Denia (Alicante) donde se encuentra la sede central de la naviera

No solo la innovación y sostenibilidad han definido su estrategia comercial, también la audacia. Nació de las “cenizas” de la antigua naviera Flebasa con apenas 100 trabajadores, dos rutas, tres barcos y una enorme deuda. A base de tesón y confianza esta naviera ha conseguido ser un referente en el transporte marítimo de mercancías y pasajeros de España y exportar este modelo de negocio más allá de nuestras fronteras.

Adolfo Utor entró a trabajar en la antigua naviera Flebasa, filial de Isnasa, y antecedente de la actual Baleària a los 23 años. Fue vendedor de billetes, amarrador de barcos, responsable de taquilla, comercial,

delegado administrativo en Ibiza y, en 1990, director general de la compañía. Desde ese puesto impulsó un proceso de expansión con la apertura de nuevas rutas que multiplicaron por diez la facturación de la empresa. Después de que la quiebra de

Isnasa arrastrase a Flebasa, la experiencia acumulada y capacidad de liderazgo de Utor y la implicación de un grupo de personas germinó en esta naviera.

Un 20 de junio de 1998, con 16 socios fundadores y 126 trabajadores, dos rutas, tres barcos y una enorme deuda nace Baleària. Este año celebra su 25 aniversario convertida en una de las navieras más importantes de nuestro país, referente en sostenibilidad e innovación, con una flota de más de 30 barcos y presencia en seis países. Desde que empezó a operar ha transportado a 55 millones de pasajeros, 13 millones de vehículos y 80 millones de metros lineales de carga.

PRINCIPALES HITOS

“El primero y el principal hito de Baleària fue su propia constitución. Nacimos en un contexto muy complejo. El mayor riesgo fue cuando decidimos emprender una compañía naviera sin tener prácticamente nada más que nuestra experiencia y la confianza propia y externa”, asegura Utor. “Las adversidades de los inicios propulsaron una cultura de empresa donde arraigaron la austeridad, el compromiso y el trabajo en equipo”, explica. Sin embargo, el principal valor de la compañía, el que destaca por encima de todo, es la confianza: “Cuando empezamos solo teníamos el capital de confianza de nuestros grupos de interés. Una confianza que hemos trabajado día a día, que alimenta nuestra imagen y reputación, y que hoy es nuestro principal activo”.

Desde sus inicios, se apostó por la innovación y revolucionó el sector

Fundación Baleària



Más de 140 voluntarios entre el personal de Baleària

En el año 2004 se crea la Fundación Baleària para fortalecer los territorios donde opera la naviera. Realizan acciones sociales, medioambientales, culturales, deportivas y solidarias. Uno de sus principales compromisos es la protección del medio marino. Realiza muchas actividades a bordo de los buques. Por ejemplo, Expedicionària es un proyecto de sensibilización y educación ambiental sobre la importancia de preservar el mar y minimizar el impacto ambiental de las actividades humanas en el transporte y el hogar. Este programa, dirigido a estudiantes de Secundaria, consiste en una expedición científica por mar (a bordo de uno de los buques de Baleària) realizando avistamientos, y por tierra a través de actividades medioambientales. La Fundació Baleària colabora también con la Asociación Nereide, embarcando a personal técnico 2 ó 4 veces al mes en los ferris de Baleària para desarrollar censos marinos de cetáceos. Concretamente, en las rutas de Algeciras – Ceuta y Algeciras – Tánger, para mejorar el conocimiento científico sobre la distribución de estos animales en el Estrecho de Gibraltar y mejorar sus estrategias de conservación. Las especies objetivo son el delfín común, el delfín mular, el rorcual común y el cachalote, que se encuentran bajo amenaza en el Mediterráneo, según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN).

En 25 años ha transportado a 55 millones de pasajeros y 13 millones de vehículos

marítimo al incorporar el primer buque de alta velocidad que conectaba las Illes Balears con la península. La naviera siguió incorporando "fast ferries", al tiempo que abría nuevas líneas en las Baleares y Ceuta, iniciaba su internacionalización con la ruta Algeciras-Tánger y creaba la Fundación Baleària como forma de contribuir al desarrollo social y cultural de los territorios. La expansión

ENTREVISTA

ADOLFO UTOR, PRESIDENTE DE BALEÀRIA

“Sin innovación no habríamos podido crecer”

Adolfo Utor capitaneó en 1998 la creación de Baleària. Presidente de la naviera, accionista único y artífice de un modelo de negocio basado en promover el desarrollo socioeconómico local; en dar un servicio puntual y de calidad; en combinar el transporte marítimo de pasajeros y mercancías y en apostar por la innovación.

¿Cuáles han sido las claves del éxito de Baleària?

La plena dedicación y la pasión por el trabajo que realizamos nos distingue, pero también nuestra especialización y no haber diversificado nuestro negocio. Nos dedicamos al transporte combinado de pasajeros y carga rodada. Además, según hemos ido cre-

ciendo, hemos ponderado nuestros riesgos porque cuando más tienes más conservador te vuelves. Eso sí, sin dejar de crecer. También destacaría que la mayor parte del beneficio se reinvierte en la empresa: más del 90% del resultado que genera Baleària se queda en la empresa. Todos nuestros recursos han ido destinados a mejorar nuestros servicios, abrir nuevas líneas y construir barcos. Tratamos de ser los mejores en lo nuestro y los clientes nos corresponden. La innovación en los procesos, la tecnología y la digitalización forman parte del ADN de Baleària. La innovación permanente para mejorar mediante la creatividad. Sin innovación no habríamos podido crecer y desarrollarnos.

Usted ha destacado que es una empresa de carácter local..

Baleària es una empresa responsable, arraigada y comprometida con el desarrollo socioeconómico de los territorios donde opera y el bienestar de sus ciudadanos. Hemos crecido mucho en estos 25 años de actividad en el sector marítimo, pero lo hemos hecho siendo fieles a nuestros valores y a nuestra razón de ser. Con esto queremos decir que seguiremos construyendo nuevos barcos y abriendo nuevas rutas, pero siempre desde la proximidad con nuestros clientes entendiendo nuestro negocio como un servicio esencial para la sociedad.

¿Y para el futuro?

Confío que Baleària no cambie su rum-

de estos primeros años culminó con la fusión por absorción de la división naviera del grupo Matutes y la adquisición de Buquebús España. Para Adolfo Utor, otro hito importante fue la superación de la crisis económica del 2008. Cayó la demanda, subió el combustible, los bancos dejaron de dar dinero, la gente dejó de viajar... “Un momento crítico en el que teníamos en construcción cuatro ferries que acabaron siendo precisamente los motores que nos permitieron salir reforzados de



El Eleanor Roosevelt es el barco más moderno de la flota



bo ni su velocidad, porque con ello consolidaremos nuestra condición de empresa nacional líder, creceremos internacionalmente exportando nuestro modelo de negocio al norte de África y al Caribe, y nos convertiremos en una naviera global con un modelo local, capaz de satisfacer las necesidades de transporte de los territorios y con ello contribuiremos al desarrollo y progreso económico y humano. Por otro lado, estamos inmersos en plena

transición energética. Entendemos que la descarbonización es el único camino posible en la lucha contra el cambio climático. Nuestra condición de empresa ciudadana y responsable nos obliga a asumir el reto. Para Baleària la sostenibilidad representa una obligación y una oportunidad. Hoy ser sostenible ya no es una opción, la imagen y la reputación de las empresas están en juego. O se es sostenible o no se será.

aquella etapa”. La incorporación de estos cuatro ferries de última generación, más eficientes y con mayor capacidad de carga, les permitió ser más competitivos.

La cuarta decisión importante de la compañía fue el salto al Atlántico con la primera ruta en el Caribe y la conexión entre Florida y Las Bahamas. “Esta apuesta fue una decisión clave para importar a aquella región un modelo de transporte combinado de pasajeros y mercancías rodadas, inédito en esta zona geográfica”, aclara Utor. Finalmente, el presidente destaca la compra del 100% del capital de Baleària en octubre del 2021.

Su contribución al crecimiento sostenible, responsable y local es una de sus características más valoradas

Primer ferri Eléctrico

El ferri Cap de Barbaria tiene 82 metros de eslora y 15,5 de manga, y navega hasta 14 nudos. Con capacidad para 390 personas y 50 vehículos realiza el trayecto entre Ibiza y Formentera. Cuenta con una toma de conexión a tierra OPS, un sistema de almacenamiento de energía con autonomía de 12 horas en puerto y una gestión inteligente de la planta eléctrica del buque que optimiza en todo momento su uso y mejora su eficiencia. Además, el buque está preparado para instalar un sistema de hidrógeno que permitirá a Baleària utilizarlo como un laboratorio de pruebas para el uso del hidrógeno verde a pequeña escala. Este buque eléctrico, en las aproximaciones, maniobras y estancias en los puertos, elimina totalmente la contaminación acústica y navega con emisiones cero.



En 2019 fue pionera a nivel mundial al operar con ferries propulsados por gas natural. En 2021 pone en marcha el primer ferri del mundo con motores duales a gas y este año ha empezado a operar el primer ferri eléctrico de España (ver recuadro), coincidiendo con su 25º aniversario. ■

ANABEL GUTIÉRREZ

ESPAÑA ES UNO DE LOS PRIMEROS PAÍSES EUROPEOS EN REGULARLOS



Uno de los aspectos más debatidos es el relativo al centro remoto de operaciones

Buques autónomos

El desarrollo tecnológico y normativo de los buques autónomos para los próximos años deberá cumplir dos premisas previas: acatar las mismas obligaciones que el resto de los buques convencionales y ser igual de seguros. Hernán del Frade, consejero de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) nos pone al día de las novedades para avanzar en su regulación.

Desde hace unos años se aprecia en el ámbito marítimo una actividad destacable en torno a los buques autónomos. Estos no se pueden separar de la tendencia hacia la autonomía en el manejo de vehículos terrestres y aéreos. Si bien la tecnología aplicable a la autonomía es similar para todos los tipos de transporte, cada uno de los medios en los que se desarrolla dispone de determinadas especificidades. En el caso del transporte marítimo, la menor densidad de tráfico respecto al terrestre o el moverse en un solo plano frente al

Ya se solicita autorización expresa de entrada en aguas españolas a barcos autónomos

aéreo parecen ser dos factores favorables. Ello unido a la menor velocidad de los buques frente a los otros modos. Sin embargo, el transporte marítimo presenta otras problemáticas, como la potencial distancia para efectuar una reparación en caso de avería en alta mar o el cómo se efectuará el mantenimiento rutinario del buque y sus sistemas mientras el buque esté navegando durante un tiempo prolongado. Además de a estas cuestiones, los buques autónomos -denominados MASS por el acrónimo inglés Maritime Autonomous Surface Ship- se

enfrentan a un desafío específico: el cumplimiento de una vasta regulación internacional que se basa en la presencia de tripulación a bordo.

EL CÓDIGO MASS

La Organización Marítima Internacional (OMI), como organización competente en materia de regulación de los buques en viajes internacionales, realizó entre 2017 y 2021 un estudio exploratorio sobre la reglamentación de los buques autónomos. Este estudio -RSE, por sus iniciales en inglés- buscó las posibles trabas que pudiesen presentar los convenios internacionales sobre buques para los buques autónomos. No obstante, ha de precisarse que, para dicho estudio, se establecieron cuatro niveles de autonomía creciente, relativos a buques con tripulación a bordo con procesos automatizados, buques con tripulación a bordo manejados remotamente, buques sin tripulación a bordo manejados remotamente, y buques sin tripulación a bordo manejados autónomamente. Así, en función de la presencia a bordo o no de tripulación, existían más o menos trabas al cumplimiento de los convenios.

Una vez identificadas las trabas según el nivel de autonomía, la OMI decidió que se elaborase un código específico que, en el ámbito del convenio SOLAS, estableciese medidas adicionales o alternativas para que los buques autónomos cumplieren los convenios internacionales. Al efecto, se instruyó a los diferentes comités de OMI para que abordasen las materias de su competencia, estableciendo varios grupos de trabajo, uno que elaborase el denominado Código MASS y otros que analizaran

Inicialmente solo algunas de las funciones se realizarán remotamente y se irá avanzando hacia la plena autonomía de manera paulatina

la problemática de los diferentes comités. Se estableció que el Código MASS debería estar listo a principios de 2025 en su versión recomendatoria, y que la versión obligatoria debería estar lista para 2028. Lo llamativo de este proceso es su carácter innovador, ya que, normalmente, en el Derecho internacional -y en el Derecho en general- la regulación se realiza a la vista de una situación existente. Sin embargo, en el Código MASS se está regulando a la vez que se desarrollan los buques autónomos. Esta particularidad implica que no se dispone de una experiencia en la que basarse y que los problemas a identificar y a mitigar mediante la regulación sean difíciles de identificar. Esto lleva a que lo que parecían problemas insalvables en un principio, técnicamente puedan ser subsanables unos meses más tarde, pero también a que aparezcan nuevos problemas no previstos en un primer momento. De todos modos, el desarrollo del Código MASS continúa con un ritmo muy intenso de sesiones de trabajo de los diferentes grupos.



Desde 2019 opera el USV Vendaval en el puerto de Ceuta

Entre los aspectos que han motivado un mayor nivel de discusión está la figura del capitán remoto, el cual se considera tiene las mismas obligaciones y derechos que el capitán a bordo, pero con especialidades, como puede ser el si un capitán remoto puede estar al mando de diferentes buques, si puede haber capitanes que se vayan relevando durante la navegación o si deben considerarse gente de mar.

CENTRO REMOTO DE CONTROL

Otros aspectos muy debatidos son los relativos al “centro remoto de operaciones” -ROC, por sus siglas en inglés- desde donde se maneje el buque remotamente. El ROC plantea diferentes dudas, tanto técnicas por aspectos como la existencia de comunicaciones fiables o por la ciberseguridad frente a ataques maliciosos, como por el control efectivo de estos centros por el Estado del pabellón del buque, ya que varios Estados propugnan que los ROC puedan estar en el territorio de otro Estado que no sea el del pabellón, lo que abre la posibilidad a que este tercer Estado también sea responsable por los daños que el buque pueda causar, llevando a una situación que va contra un principio fundamental del Derecho del Mar y que establece que un buque solo puede estar bajo el control de un Estado.

Entre los aspectos que han motivado mayor nivel de discusión está la figura del capitán remoto

En cualquier caso, la elaboración del Código MASS avanza a buen paso y se está centrando, más que en los diferentes niveles de autonomía, en cómo se pueden realizar remota o autónomamente diferentes funciones (navegación, máquinas, maniobra, estabilidad, etc.), ya que se prevé que el uso de los buques autónomos implicará que inicialmente solo algunas de las funciones se realizarán remotamente, y se irá avanzando hacia la autonomía plena de manera paulatina.

EVALUACIÓN DE RIESGOS

Como hemos visto, la regulación global se está realizando en la OMI, sin embargo, a nivel regional, la Unión Europea también está realizando avances, habiendo establecido hace tiempo un grupo de trabajo específico en el ámbito de la Comisión Europea. No obstante, la UE no ha querido desmarcarse de los desarrollos de OMI, sino



El barco autónomo Mayflower (MAS) fue el primero en atravesar el Océano Atlántico en 2022

complementarlos, especialmente en cuestiones como la evaluación de riesgos y en el ejercicio de la función de vigilancia vinculada a la navegación. A este respecto, la Agencia Europea de Seguridad Marítima -EMSA, por sus siglas en inglés- ha licitado sendos contratos en materia de elaboración de una herramienta para análisis de riesgos en la operación de buques autónomos (la denominada RBAT, Risk Based Assessment Tool) y en materia de los contenidos de formación específica para el manejo remoto de buques autónomos y en las especificaciones de los ROC.

REGULACIÓN ESPAÑOLA

Por último, a nivel nacional, la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), dependiente de MITMA, estableció ya en 2019 una instrucción de servicio relativa a las embarcaciones autónomas, siendo una de las primeras medidas en su ámbito dentro de la UE, así como ya ha comenzado a regular este tema, ya que ha incluido el requisito de autorización expresa de entrada en aguas españolas para los buques autónomos en el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. También se ha incluido una previsión normativa para desarrollar los buques autónomos en

En 2020 se creó en España el Grupo de Trabajo Nacional sobre Buques Autónomos

el Anteproyecto de Reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, incluyendo en esta un artículo –el 258- específico en la materia, así como una previsión normativa a incluir en la reforma de la Ley de Navegación Marítima que obligaría a los sumergibles autónomos extranjeros a navegar en superficie en el mar territorial español. A modo de cierre, señalar que para la elaboración de normas relativas a los buques autónomos y como centro de intercambio de información entre los posibles actores, en 2020 se creó el Grupo de Trabajo Nacional sobre Buques Autónomos, que en la actualidad ya cuenta con más de setenta miembros de ámbitos tan diferentes como astilleros, empresas tecnológicas, sociedades de clasificación, organismos de investigación, colegios profesionales, despachos de abogados, agentes consignatarios, u organismos y empresas públicas. Entre los próximos cometidos de este grupo de trabajo está la creación del contenido de formación de una titulación para el manejo de embarcaciones autónomas, una medida muy demandada y que tendrá un carácter pionero. ■

HERNÁN JAVIER DEL FRADE DE BLAS

CONSEJERO TC SEGURIDAD Y
MEDIO AMBIENTE CANTÁBRICO
DGMM/MITMA



PESCA ARTESANAL EN FUERTEVENTURA SOSTENIBLE SOCIAL Y AMBIENTALMENTE

Todo el pescado vendido

Conocer a pie de barco y de lonja la pesca profesional artesanal de Fuerteventura es toda una experiencia que deja huella. Es una inmersión, no en una forma de trabajar sino en una actitud que sorprende en nuestros días de prisas y materialismo acumulativo. Ya lo decía hace medio siglo el Oso Baloo en El Libro de la Selva: “Si buscas lo más vital, sin nada más ambicionar, Mamá Naturaleza te lo da”. Y es que ése es el mensaje que hay que dar a conocer, los pescadores mayoreros pescan para sacar su jornal, en torno a los 1.500 euros mensuales, 2.000 en temporada alta, y no quieren más, de verdad.

Fuerteventura, una isla del archipiélago canario con 210 kilómetros de longitud, es conocida por sus playas de arena blanca y por ser paraíso de los deportes náuticos, incluida la pesca recreativa. Esta isla alberga una joya inmaterial que merece contemplarse en profundidad por ser el círculo casi

perfecto de la sostenibilidad pesquera. La capital, Puerto del Rosario, alberga la dirección local del ISM con dos funcionarios al frente. Por afiliación, los trabajadores del Grupo Primero de buques de pasaje son los más numerosos a los que siguen los que están dados de alta en náutica de recreo y pesca.



Según datos aportados por el Grupo de Acción Costera de Fuerteventura, de 107.000 habitantes solo 120 se dedican actualmente a la pesca extractiva. Ninguna mujer.

Tres cofradías, situadas en las localidades de Corralejo, Gran Tarajal y Morro Jable, agrupan la pesca profesional. Es una pesquería polivalente, menos para el atún rojo que tiene cuota y que es fuente permanente de conflicto. Son muchas las voces que se alzan para pedir que todas las embarcaciones estén también en el censo que les permite obtener cupo de atún rojo. Para todas las Islas Canarias hay solo 248 licencias, lo que este año les permitirá pescar 537,69 toneladas de atún rojo.

Aquí no hay vedas, salvo para el marisco, las paradas son naturales y las marca el tiempo. Se pesca con caña, aunque de noviembre a febrero con "mala mar" echan las nasas. Mayo

El pescado no se subasta, tiene un precio marcado por la cofradía y todos los asociados cobran lo mismo por captura

y junio es temporada de viejas, sardinas y longueirones, aunque si hay reboso (mar de fondo) no hay viejas. La sama y el bocinegro quedan para el invierno.


Solo se permiten cuatro meses anuales de marisqueo. Mayo y junio y octubre y noviembre cogen lapa a pie. Esos meses también son de pulpo y cangrejo, que es la carnada para pescar vieja. Desde la embarcación se cogen gambas y quisquillas con nasa. El mejillón está prohibido por sobreexplotación "pero los furtivos sí viven de ello, incluso mucho mejor que antes", se lamentan.

En el norte de la isla, el puerto de Corralejo se centra a la pesca de bajura con barcos de uno o dos tripulantes, embarcaciones pequeñas de fibra o madera con la caseta en la popa, que solo se alejan hasta 7 millas y trabajan con cañas o nasas. Su pesca objetivo es multiespecie de pequeño tamaño y gamba.

Una jornada pesquera en Corralejo comienza a las 6:30 de la mañana, rumbo al norte. Muchos días regresan a las 10 y una hora más tarde, el pescado que no se queda en la isla, ya está empaquetado listo para viajar "vivo" a Tenerife y Gran Canaria.

RELEVO GENERACIONAL

Pascual Santana, un pescador de 72 años de Corralejo, está encantado de su decisión de mantener una jubilación activa, de seguir pescando y a la vez cobrando la jubilación. Su hijo, que ha heredado oficio y nombre, cree que el futuro es la pesca sostenible, "los pescadores jóvenes somos conscientes de que no podemos esquilmar y por eso hemos rechazado la pesca con trampas.



La caseta en la proa es típica de las pequeñas embarcaciones de Fuerteventura. En la imagen Pascual Santana, padre e hijo, llegando a la cofradía de Corralejo

Pescar a anzuelo es nuestra opción. Yo animo a mi propio hijo a dedicarse a la pesca, porque le gusta, pero sin dejar de estudiar”.

Hoy ha sido buena la jornada, nos dicen, sin mar de fondo, sin oleaje y el cielo despejado es ideal para que las viejas se acerquen a la costa y llegar a puerto con unos 90 kilos que se las pagarán a 7 euros el kilo. En otras islas está permitida la pesca de enmalle pero “capturar 700 kilos y que te los paguen 5 euros es malo para el futuro de la pesca y de los pescadores”.

Juan Francisco González lleva cinco años como patrón mayor de la Cofradía de Corralejo. La media de capturas diarias que llega a la lonja ronda los 1.200 kilos. Hay registradas 45 embarcaciones, todos los propietarios son armadores. Ha habido nuevas incorporaciones gracias al curso de patrón local con el que han formado a 20 personas. Seis de ellos ya se han comprado su primera embarcación y el resto se han enrolado para las prácticas. Paradójicamente si algo bueno trajo el COVID 19 fue un incremento del número de personas que se dedican al oficio.

La clave para que siga llegando el relevo es, según Juan Francisco “que el ayuntamiento siga financiando el curso de patrón local cada dos años, que exista un equilibrio entre lo que se pesca y lo que se paga y que sigan mejorando los servicios en el puerto y en los propios barcos”.

En Fuerteventura “los pescadores llegan a tierra con todo el pescado vendido y por eso sabemos que somos un modelo de pesca sostenible. La comercialización agrupada supone no hacernos competencia y que todos cobremos por igual. Desde las



El marinero pescador Daniel Turnes en el puerto de Gran Tarajal

En los últimos cinco años se ha cuadruplicado la flota que comercializa en la cofradía de Corralejo

cofradías hacemos del control de calidad un método de trabajo”.

Actualmente, la cofradía de Corralejo gestiona otras dos lonjas más en El Cotillo y Puerto del Rosario. Y las cifras lo dicen todo: en los últimos cinco años han pasado a comercializar de 10 a 42 embarcaciones.

POTENCIA Y CABALLAJE

La mayoría de las embarcaciones mayoreras tienen 6'5 metros de eslora. Las más grandes 11. Son pocas las que llegan a 15. El caballaje medio es de 95 CV que, según los patrones, es insuficiente para el oleaje de la zona.

“Para salir de puerto con marejada necesitamos caballajes mínimos de 180, pero en Europa no entienden cómo es la pesquería tradicional en las islas, piensan que con más caballos vamos a pescar más o ir más lejos. Todo lo contrario, iríamos más seguros, gastaríamos menos y contaminaríamos menos aún”, dice el patrón mayor de Corralejo. Se da la paradoja de que Europa no les permite comprar motores nuevos con más caballaje a los pesqueros, pero sí a las embarcaciones recreativas que pescan sin control.

Lorenzo Brito es el patrón mayor de Gran Tarajal, también pescador de tercera generación, oficio al que dan continuidad sus dos hijos que también son pescadores y se preparan para sacar el título de patrón de litoral y en un futuro el de mecánico marino.

Esta cofradía cuenta con 39 barcos en activo y siete empleados. Todos sus asociados son propietarios y armadores. Brito lleva medio año de patrón “no me presenté, son listas abiertas, me eligieron. Todos pode-

Lorenzo Brito:
“Queremos que se conozca cómo pescamos para que dejen de decir que salimos a explotar el mar”

mos ser patrón mayor, sale el que más votos tiene. Las elecciones, más limpias imposible. Lo asumes por cuatro años, pero no más, porque a mí lo que me gusta es estar pescando tranquilo y hay que dejar espacio para gente joven con ideas nuevas”. Practican la pesca polivalente con caña salvo de noviembre a febrero que el mal tiempo solo les permite calar nasas. De enero a marzo es la época del barrilote (bonito) pescado a caña. También tienen algún tambor para morenas. En temporada de atún hay días que ni duermen “salimos por la noche a por la carnada y durante el día pescamos. De enero a marzo el barrilote y la tuna (patudo). A partir de marzo, el atún rojo. En mayo, bonito y rabil y, en septiembre, que ya no hay túnidos, nos dedicamos a la pesca de fondo”.

Cada embarcación solo tiene licencia para doce nasas y por seis meses porque “con nasas sin control o con el enmalle, la pesca no es sostenible, como tampoco lo es la pesca industrial. Cuando hay poco pescado nosotros mismos nos imponemos un cupo, 300 kg de demersales por semana y embarcación” y lo saben por experiencia. Hace 20 años tenían licencias para cien nasas por barco “y casi se acabó con el recurso, así que nos reunimos las tres cofradías y retiramos tambores, nasas y palangre. Por eso nos duele que se nos machaque y se nos acuse de ser los depredadores del mar”.

Los aerogeneradores es otra de sus luchas. Fuerteventura ha sido designada como la isla del archipiélago con más superficie marina apta para albergar parques eólicos flotantes. Su argumento es contundente: “En



Rayco Ojeda a los mandos de su pesquero en Morro Jable

Círculo de sostenibilidad

Lorenzo Brito, Laura Ojeda y Juan Francisco González en las cofradías de Gran Tarajal, Morro Jable y Corralejo, respectivamente, fomentan la pesca sostenible social y ambiental con una comercialización agrupada en la que todos cobran igual y haciendo del control de calidad un método de trabajo.



Portugal se ha demostrado que estos molinos marinos han acabado con toda la vida en dos millas a la redonda. A nosotros nos ponen 100.000 euros de multa si una pardela se engancha en la red y los aerogeneradores las matan a centenares”.

También pelean para que los pesqueros puedan superar las 10 millas de limitación (20 en la temporada de atún) y circular libremente entre islas. ¿Cómo es posible que un velero pueda recorrer el mundo y nosotros no podamos ir de una isla a otra?, se preguntan.

En el ámbito de las propuestas consideran fundamental que se permita embarcar a los jóvenes que muestran interés por el mundo de la pesca profesional: “No se puede fomentar el interés de las nuevas generaciones si todo son prohibiciones. Necesitamos que se regule un permiso para embarcar a personas que quieran conocer la pesca profesional. Desde la cofradía visitamos los colegios y les mostramos los diferentes tipos de especies y artes, pero necesitamos ir más allá. Ya nos ha ocurrido que después de cuatro

Laura Mendoza:
“Tener un
pesquero es
como tener un
artículo de lujo”

meses de formación cuando embarcan para las prácticas se dan cuenta de que no les gusta”, insiste Brito, que no puede evitar volver a comparar con la pesca recreativa: “Con un *titulín* pueden pilotar veleros de más caballaje, embarcar hasta cinco personas para llevarlos a pescar e incluso viajar por todo el mundo sin control”.

PESQUERÍA DE TÚNIDOS

Al sur de la isla, en Morro Jable, Laura Mendoza después de 17 años como secretaria de la cofradía, se emociona al hablar de la implicación y dedicación de los pescadores: “No tienen ni horarios ni días, incluso sus ratos libres son para el mar, recogiendo basura, y por eso me duele el trato injusto que se les da y las escasas cuotas a las que tienen derecho. Están asfixiados por los impuestos, los seguros, sin ayudas y con normativas que les limitan”.

En 2022 en Morro Jable se pescaron 219.550T, de las que 172.595 fueron de atún rojo, según nos comenta el patrón mayor, Juan F. Placeres.

En Morro Jable, la pesquería objetivo

son los túnidos, bonito en invierno y atún rojo en verano. Parte viaja a Lanzarote donde lo procesan y otra parte directamente a la península.

El clima y las mareas determinan la pesca y no la demanda. Tienen registradas 14 embarcaciones de entre 7 y 9 metros de eslora y un atunero de 15 metros. La mayoría llevan dos o tres tripulantes a bordo. Ceban con majuga, caballa o sardina que capturan previamente y pescan el atún con caña ¿existe pesca más sostenible?

“Hay que proteger ciertas zonas y especies -afirma Laura Mendoza- pero también hay que proteger al pescador. En Fuerteventura somos modélicos porque nos autorregulamos. Esta semana, por ejemplo, ha llegado una bomba de jureles, pero la venta está floja, solo vendimos 400 kilos, así que frenamos al armador para el día siguiente. Lo que no queremos es regalar el pescado ni coger toda la cuota de atún rojo en un día para tirar los precios”.

En el sur el relevo generacional es más complicado: “¿En qué fallamos en este gremio para que los jóvenes no valoren la pesca como una forma muy digna y sostenible de vida? Fácilmente pueden ganar salarios de 2.000 euros al mes, pero nos cuesta llegar a ellos”, reconoce Laura.

“Necesitamos cursos de formación para patrón de litoral y ayudas para adquirir embarcaciones” y lo dice mirando a una esquina del pantalán donde un atunero lleva dos años amarrado porque no hay patrón de litoral que se ponga al mando.

Pero por otro lado aseguran que tener un barco pesquero “es como tener un artículo de lujo, tenemos cuatro



Juan Placeres, con camiseta roja, en plena temporada de atún rojo

patrones que han vendido sus barcos porque no pueden mantenerlos y ahora pescan como empleados”. A veces se sienten como los “quijotes” del mar. Su lucha diaria no solamente es contra las inclemencias, los molinos o los costes que les ahogan sino también contra la normativa europea, la mala prensa, los recreativos, los furtivos y los armadores de sofá que “son los que teniendo cuotas de atún rojo. No las pescan sino que las venden sin entender que el mar no es para hacer negocio”. ■

TEXTO Y FOTOS

PATRICIA ROMERO ALONSO

EL MUNDO SIMBÓLICO DE LOS PESCADORES DE ÁGUILAS

Pescando mitos y realidades

Su pasión por el mar y por los relatos de tradición oral llevaron al antropólogo murciano Juan Ruiz Parra a investigar la compleja cosmovisión de los pescadores y el rico bagaje de creencias con el que se desenvuelven durante la faena. De todo ello surgió un espléndido trabajo que acabó recogido en un libro y también es el tema central de las charlas y conferencias en las que le invitan a participar.



■ **Qué astros y eventos planetarios se alinearon para que decidiera hacer una investigación y un posterior libro sobre el mundo simbólico de los pescadores?**

Creo que cada cual tiene un sistema planetario particular que, de algún modo, rige u ordena su vida. En este símil los astros serían los intereses y motivaciones particulares. En mi caso, la conjunción de los planetas que podríamos llamar “pasión por el mar” y “profundo interés por los relatos de tradición oral” originaron este trabajo. Tengo que añadir que los objetivos que preceptivamente han de incluirse en todo plan de investigación fueron ampliamente superados. Recogí un material riquísimo, de un valor que considero será útil y muy valorado por los antropólogos que en

un futuro profundicen en este campo. Por lo tanto, de aquellos dos planetas iniciales surgió casi un universo.

Las figuras de sirenas en los mascarones tenían un objetivo decorativo pero también se creía que tenían el poder de apaciguar las tormentas

De todo lo que usted investigó acompañando a los pescadores de Águilas, primero, y de toda la Región de Murcia después, ¿podríamos extraer conclusiones similares para otras zonas costeras?

El trabajo de campo –la denominada etnografía– la desarrollé exclusivamente en la localidad murciana de Águilas. En principio podría parecer, atendiendo a los cánones científicos, una parcelación excesiva, una muestra poblacional y geográfica muy limitada. Sin embargo, voy a intentar explicar que, finalmente, en absoluto resultó así.

Como en toda aventura investigadora, lo hallado en ese itinerario incierto

te lleva a lugares (léase información) inesperados y bellísimos. La ordenación coherente en secciones de todo el material resultante, más la inclusión de explicaciones teóricas necesarias para comprender el sentido profundo de algunas acciones y creencias, dio lugar a la concreción final del trabajo (y el posterior libro).

Quedé tan satisfecho con el resultado que quise ampliar la investigación al resto de puertos pesqueros de la Región de Murcia. Para ello conseguí contactos de pescadores locales y me desplazé a casi todos estos lugares. Tras las primeras conversaciones comprobé sin embargo que el camino que podía recorrer era más bien corto. Salvo escasas alusiones a hitos geográficos determinados u otros detalles puntuales, el resto de información que me transmitían era casi un calco de la que ya había recopilado en Águilas. Al parecer las ideaciones sobre los fenómenos que interactúan ordinariamente con los pescadores se han extendido de un puerto a otro, de unos pescadores a otros. El mar siempre ha sido un eficaz medio de comunicación.

El oficio de pescador es uno de los más antiguos del mundo con referencias desde el arte rupestre a la Biblia, así que el campo de investigación es muy amplio....

No cabe duda de que la pesca constituye uno de los trabajos más antiguos que existe. Me atrevería a afirmar que, posiblemente, el que más, sobre todo entre las sociedades más evolucionadas tecnológicamente. ¿Y por qué digo esto? Simplemente porque tiene que ver con la pura subsistencia. La caza se practica hoy en día en el seno de los grupos culturales modernos



Juan Ruiz Parra junto a un pescador en el Puerto de Águilas

El mecanismo generador de pensamiento mágico se activa entre las personas que desarrollan su trabajo en un medio impredecible

más como deporte o entretenimiento que como medio de obtener proteínas, no así la pesca. Con el desarrollo de la acuicultura y la regresión de la vida marina ese liderazgo histórico, desgraciadamente, quizá en un futuro desaparezca.

La compleja cosmovisión de los pescadores y el rico aparato simbólico con el que se desenvuelven durante la faena se explica por tratarse de una profesión cuyas raíces se remontan a un remotísimo pasado. Su bagaje de creencias se compone de infinitas capas que han ido superponiéndose generación tras generación a lo largo de miles de años.

¿Cómo se puede conjugar la sabiduría de campo de todo pescador experimentado, que sabe de meteorología, de biología o de tecnología de los alimentos, con el pensamiento mágico que parece acompañar a la profesión?

Pues asimilando un tipo de pensamiento y otro, el científico-tecnológico y el mágico, con total naturalidad. Para el pescador no hay incompatibilidad entre la existencia de las brujas que desordenan los pertrechos del barco y el uso de la sonda electrónica. Ambas categorías de pensamiento coexisten sin problema. Un pescador sabe armonizarlas con soltura. De todos modos, me complace destacar que en muchas ocasiones la ciencia avala las conclusiones obtenidas por los pescadores en base solo a inferencias mucho más intuitivas o supersticiosas que racionales. Tenga en cuenta que los pescadores siempre deben actuar sobre seguro, pues los desastres siempre se pagan caros. Las supersticiones las circunscribe a ámbitos que tiene bajo control, y si por fuerza mayor debe olvidarse de ellas, las olvida (aunque después tenga que redimirse de algún modo).

Me complace destacar que en muchas ocasiones la ciencia avala las conclusiones obtenidas por los pescadores



La ciudad sumergida de Urci es otro de los mitos de la zona

Parece que ese mecanismo psicológico de creación de ideas de carácter sobrenatural sucede en un nivel subconsciente por lo que nada tendría que ver con la preparación de la persona...

El mecanismo generador de pensamiento mágico se halla especialmente activo entre las personas que desarrollan su trabajo en un medio impredecible y expuesto a gran estrés emocional, como es el mar. Sin embargo, como usted ha indicado, el nivel cultural o de conocimientos es independiente de la posibilidad de albergar un tipo de creencias extrañas o ajenas a todo empirismo. Me permito afirmar que la fe en Dios (cristiano o de cualquier doctrina religiosa), en relación a los mecanismos mentales implicados, no difiere de los que se activan para poder afirmar que existen sirenas o barcos fantasmas. Esta que acabo de exponer es la premisa con la que comienzo las charlas que doy. Este inicio creo que neutraliza o amansa las burlas y ciertos aires de superioridad que pudieran darse entre el público.

Usted habla de que el mito siempre está en continua transformación ¿Notó diferencias generacionales?

Fue curioso comprobar que algunos de los pescadores más jóvenes tenían más información sobre los saberes y creencias tradicionales que otros que ya estaban jubilados. Creo que hay varios factores que lo explican. Por un lado, depende de la curiosidad intrínseca de la propia persona. También son importantes las personas con las que se han embarcado, su temperamento y personalidad. Su influencia es fundamental porque son correas de transmisión de ese tipo de pensa-

miento. Si son personas comunicativas y albergan el tipo de información del que hablamos, sus saberes se transmitirán fluidamente de los mayores a los más jóvenes. Esta circunstancia, impredecible y estrictamente aleatoria, es crucial para la conservación de los corpus culturales y puede determinar de una manera puramente casual que se extingan o pervivan.

Menciona seis apartados en los que catalogar los diferentes mitos y rituales. ¿Podría ponernos algún ejemplo?

Me pone usted en un serio problema. La elección es difícil, pues hay verdaderas “perlas” en el libro, pero haré un esfuerzo. Del apartado de *Relatos Maravillosos*, de los que he denominado orogenia mítica podría mencionar el relato etiológico que explica cómo surgieron los “Huevos del Fraile” (dos rocas costeras de similar tamaño). Resumiendo cruelmente la historia diré que son los testículos de la isla del Fraile, que tras una refriega de carácter sentimental tuvo que salir huyendo y al tropezar se le cayeron y los dejó donde se encuentran ahora mismo. En la sección de *Signos Propiciatorios* (de buena y mala suerte) destacaré, para ponerle un poco de picante a la entrevista, que un pescador considera que da buena suerte que una mujer orine en la red o llevar a bordo a un hombre a quien su mujer le ha sido infiel.

De *El Mar y la Salud* puedo señalar que llevar engastadas en un collar las piedras jaqueca, que se extraen de un tipo de caracola, quita el dolor de cabeza.

Los pescadores tienen una fe ciega en la existencia de la chulí (también conocida como poera): un pájaro que



Isla del Fraile en 1902. Archivo General de la Región de Murcia

La compleja cosmovisión de los pescadores se explica por tratarse de una profesión cuyas raíces se remontan a un remotísimo pasado

solo canta en la noche cuando va a haber un fuerte temporal. Nadie lo ha visto nunca, solo se le oye.

Muchos pueblos costeros tienen su ciudad sumergida (*Lugares Simbólicos*) Águilas tiene la antigua ciudad romana de Urçi. Muchos pescadores, los días de aguas claras, han visto parte de sus ruinas; hay, incluso, quien ha oído el tañer de sus campanas. De los *Seres Fantásticos del Mar* puedo hablar de la “Bicha del Fraile”, una serpiente monstruosa que persigue a los barcos, o de la extraña aparición de sirenas, que se colocan en la proa para serenar las olas en su avance.

Insisto: he pasado un mal trago en la selección. La contextualización cultural e histórica que se ha quedado fuera también aporta mucho interés a cada uno de los casos. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Puede contactar con el autor o adquirir el libro a través del correo:

juanRparra_4@hotmail.com

EL TRABAJO EN EL MAR INTERESA AL TURISMO

Navegando con pescadores



La búsqueda de un turismo sostenible de calidad es el mayor reto al que se enfrenta en estos momentos la industria turística en nuestro país. El turismo de naturaleza y la economía azul ofrecen en este sentido oportunidades indiscutibles. Navegar y conocer el oficio de los pescadores es posible gracias a la pesca-turismo, iniciativa vista por el sector como un complemento a la actividad extractiva.

La sostenibilidad medioambiental, social y económica de la pesca y la acuicultura es uno de los objetivos de la Política Pesquera Común (PPC). Encontrar vías alternativas que

suplementen la actividad productiva, disminuyendo las capturas y generando ingresos a los pescadores y acuicultores, ayuda a alcanzar dicho objetivo. En este contexto, el turismo desempeña un papel destacado.

Las nuevas tendencias de la industria turística -sector clave para la economía de nuestro país y que este año aportará al PIB nacional alrededor del 20%- buscan modelos sostenibles, respetuosos con el entorno, donde la experiencia sea el mejor recuerdo que los turistas se lleven en la maleta a la vuelta de sus vacaciones. Y, en este sentido, la economía azul y el turismo marinerero son una de las mejores opciones para hacerlo.

“Hay que distinguir varios tipos de acciones. Por un lado, el turismo marinerero que pone en valor el mar y sus productos, las tradiciones y costumbres, el patrimonio y la cultura marinera. Por otro, la pesca-turismo donde los turistas acompañan a los pescadores en el barco durante su jornada laboral y aprenden el oficio”, dice Pep Martínez, CEO de la plataforma PescaTurismo, con base en Palma de Mallorca.

“La actividad nació en Cataluña al amparo de las cofradías de pescadores, pero hoy solo queda un barco que hace pesca-turismo en Palamós, a través del Museo de la Pesca de la localidad. En otras regiones, como aquí, en las islas Baleares ha tenido más éxito comercial”, asegura.

Palma de Mallorca cogió el testigo y de ahí se extendió a otros lugares de nuestras costas. Muchos pescadores interesados en desarrollar proyectos de estas características preguntan a Pep Martínez cómo hacerlo. “El mayor problema para que arranque la actividad en España es la posición de algunas capitánías marítimas. Que no quieren turistas en barcos de pesca”, comenta.

Sin embargo, la pesca-turismo tiene futuro. Tanto que con los fondos Next Generation se quiere crear una red

Pescando langosta en Mallorca



Son las cinco de la mañana. Embarcamos en Puerto Sóller, (Mallorca) en “El Passador”, una embarcación tradicional balear dedicada al arrastre (llaüt). Aún no ha amanecido cuando Gori Mayol (armador y patrón) y su marinerero comienzan a enfundarse los pantalones amarillos de faena. Durante toda la jornada recorreremos el litoral recogiendo las redes que dejaron el día anterior y las capturas. Después, las soltaremos y las dejaremos para pescar mañana. Siguiendo las indicaciones del GPS repetimos la operación hasta en cuatro ocasiones. Las langostas hay que tratarlas con mimo para que no se dañen y se colocan en cajas con hielo. Los peces se clasifican por especies. Tras siete horas en el mar llegamos a puerto. Allí se precintan las capturas para marcar su trazabilidad y se meten en las cámaras de la cofradía de pescadores, desde donde se envían a la lonja de Palma para su subasta. Cansados por el madrugón hemos disfrutado de una auténtica jornada de pesca en la que, a diferencia del día anterior, no hubo mucha suerte. “Mañana quizás será mejor”, dicen los pescadores.

El sector contempla la pesca-turismo como un complemento a la actividad extractiva

de iniciativas en las que participan distintos socios nacionales e internacionales para crear una marca especializada e identificativa de la actividad de pescaturismo.

REQUISITOS Y CONTROL

El Plan estratégico de diversificación pesquera y acuícola 2013-2020, elaborado por el MAPA, contempla las iniciativas turísticas vinculadas a la actividad como alternativa de diversificación para promocionar el



Gori Mayol y su marinero enseñan el arte de pesca a los turistas a bordo de su barco El Passador

trabajo de la gente del mar y ayudar a los pescadores a mejorar sus ingresos.

Pero deben ser seguras y el Real Decreto 239/2019, de 5 de abril, regula la actividad. Así, para llevar turistas a bordo, el buque pesquero debe contar con el informe previo favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y disponer de un seguro de responsabilidad civil en vigor u otra garantía financiera equivalente.

El informe favorable lo expide la capitanía marítima correspondiente al lugar donde se encuentre el puerto base del barco que va a llevar turistas; embarcación que debe estar inscrita y dada de alta en el Registro General de la Flota Pesquera.

Las capitanías marítimas han de comunicar a la Secretaría General de Pesca los informes favorables. También a la autoridad pesquera competente, de la comunidad autónoma donde esté el puerto base de la em-

Los pescadores deben obtener permisos para llevar turistas y realizar inversiones que garanticen su seguridad a bordo

barcación, y al pescador interesado. Algunas comunidades autónomas condicionan además el ejercicio de la actividad a la obtención de un título habilitante.

Con el informe favorable y el título, la embarcación puede realizar pesca-turismo en todos los caladeros nacionales donde faene.

Para controlar a los pescadores que ejercen la actividad, las direcciones provinciales del ISM contactan con las capitanías marítimas correspondientes para que les comuniquen los informes favorables que han emitido y con los responsables de las comunidades autónomas donde se exige un título habilitante. Toda esa documentación la envían a la Subdirección General de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Las administraciones pesqueras deben controlar la actividad de pesca-turismo y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito de su competencia,

vigilar las condiciones de seguridad y habitabilidad de las embarcaciones. Por su parte, las comunidades autónomas llevarán un registro de carácter declarativo de los buques que llevan turistas, trasladando a la Secretaría General de Pesca y al ISM, al finalizar el año natural, una memoria en la que evalúan las salidas que ha realizado el buque, los turistas embarcados y los ingresos obtenidos por la actividad.

Los barcos que hacen pesca-turismo deben llevar botiquines tipo “Balsa de Salvamento” para cubrir la asistencia sanitaria de las personas embarcadas que no forman parte de la tripulación. Las administraciones pesqueras competentes se encargarán de la capacitación profesional de los pescadores que quieran compaginar la actividad extractiva con la de pesca-turismo.

CANARIAS ARRANCA

Canarias desea impulsar la pesca-turismo. Por ello, sus autoridades han permitido el despegue de la actividad en el puerto de Tazacorte, en La Palma. A partir de ahora, los visitantes podrán acompañar a los pescadores, aprender el oficio y acercarse a la fauna marina disfrutando de paisajes costeros como la fajana que dejó la erupción del volcán Cumbre Vieja.

“Nos parece un acierto contar con una oferta turística diferenciada que une dos de los pilares esenciales en el desarrollo económico de La Palma: el turismo y el sector pesquero. Dos vertientes que forman parte de nuestra idiosincrasia y que suponen un atractivo en sí mismo”, dijo la consejera insular de Turismo, Raquel

Pep Martínez está al frente de PescaTurismo, empresa que comercializa, en colaboración con las cofradías, excursiones de pesca-turismo en nuestro país a través de la plataforma www.pescaturismospain.com. También realiza planes de viabilidad relacionados con la economía azul, asesorando al sector para obtener los permisos necesarios para llevar a cabo la actividad. Forma parte del grupo de expertos del Ministerio de Educación que ha creado la FP de pesca-turismo y turismo marinerero. Asesora al MAPA en este tipo de actividades y participa en el proyecto de la Secretaría de Estado de Turismo para desarrollar una red de turismo marinerero y pesquero a nivel nacional e internacional. Por su actividad ha recibido varios premios, entre los que destaca el mejor producto de turismo responsable y sostenible de FITUR o la mejor experiencia turística de Baleares.



España lidera un grupo de trabajo en el que la pesca-turismo se desarrollará como una oferta de ocio consolidada

Rebollo, antes de embarcar junto al consejero de Agricultura, Ganadería, Pesca y Soberanía Alimentaria, Alberto Paz, en la primera excursión con pescadores en el Cabildo.

La Agencia Insular del Mar ha jugado un importante papel en la tramitación de los permisos administrativos para poner en marcha la actividad y conseguir los equipamientos de seguridad exigidos. “La embarcación cumple con la normativa vigente de seguridad y de habitabilidad necesaria para el desempeño de la actividad con turistas a bordo”, comenta Ángel Luis Martín, técnico del organismo. Desde agosto, La Palma cuenta con las embarcaciones “Nuevo Pérez” y “José, El Tuno” para realizar pesca-turismo y un tercer barco está ya en la fase final para conseguir los permisos. ■

ANA DÍAZ

LA USC LIDERA PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN ACUÍCOLA

Peces más sanos

La salud de los animales influye en la de las personas. Por eso, uno de los principales objetivos del equipo de microbiología y parasitología de la Universidad de Santiago de Compostela (USC) es garantizar que los pescados de cultivo lleguen en óptimas condiciones sanitarias a los consumidores. Juan Luis Barja, profesor e investigador del grupo, relata los avances obtenidos en tratamientos aplicados a especies acuícolas como rodaballo, dorada y lubina.

Coordinado por la doctora, Alicia Estévez, el grupo de investigación de microbiología y parasitología desarrolla su labor en el Instituto de Acuicultura del Centro de Investigaciones Biológicas de la Universidad de Santiago de Compostela (USC) donde se ha especializado en el diagnóstico, la prevención y el control de las principales patologías bacterianas y virales que afectan a especies acuícolas y de moluscos. Otra de las líneas de investigación en las que destaca es la seguridad alimentaria y ambiental. “Somos un grupo grande, compuesto por 31 científicos”, asegura Juan Luis Barja, profesor de la USC. Son más de tres décadas las que estos especialistas han dedicado a la investigación coordinada porque, aunque cada investigador trabaja en un área concreta, siempre se reúnen para hablar de los proyectos en su conjunto. “Trabajamos en paralelo. Debemos tener hasta cuatro proyectos, tanto europeos como regionales,

Los científicos de la USC fueron los primeros en aislar microorganismos en Europa



para trabajar de manera eficiente”, indica este investigador.

En la década de los 80, algunos de los investigadores del grupo marcharon a Estados Unidos con un conocimiento previo sobre microbiología. Al regresar a nuestro país tuvieron claro que querían trabajar en acuicultura, orientando su profesión hacia la I+D en contacto con las empresas. Iniciaron así proyectos con cultivos de rodaballo en 1982 y de lubina y dorada algo más tarde.

MICROORGANISMOS PATÓGENOS

A lo largo del tiempo, el grupo de investigación se ha dedicado al aislamiento y la caracterización de microorganismos patógenos para desarrollar métodos de control. “Antes usaban antibióticos. Sin embargo,



ahora trabajan en la producción de vacunas para prevenir enfermedades”, dice Barja.

Las bacterias, según sus análisis, mataban a las lubinas y doradas en los cultivos. Fueron los primeros en aislar este tipo de microorganismos en Europa. “Al principio, a los rodaballo se les daba carne de pescado crudo, sin tratar. Por ello, apareció una bacteria que a punto estuvo de destruir todo el cultivo”, cuenta el profesor gallego.

Ahora ya no existe ese problema porque la alimentación que se da a los peces se trata con temperatura, pero a partir del suceso, el equipo de investigadores trabajó en el desarrollo de una vacuna que salvara la instalación. Según explica Juan Luis Barja, existen alrededor de siete patentes frente

Los tratamientos que se dan a los peces de acuicultura no nos afectan a las personas cuando los consumimos

a diferentes bacterias, aunque siguen haciendo nuevas y con modificaciones.

El objetivo principal es mejorar las existentes, ya que puede haber cambios en las bacterias, siendo necesario cambiar la formulación de las vacunas o modificar la forma de administrarlas, que puede ser por baño, inyección o alimento.

Otro de los logros de este equipo ha sido la creación de un calendario vacunal para los diferentes tamaños de las especies. Barja aclara que ninguna vacuna podría perjudicar a las personas: “El fin es que el antígeno reaccione ante esas posibles bacterias o virus, por lo que el animal estará más sano y crecerá mejor”, asegura.

FALTA DE FINANCIACIÓN

El mayor problema al que se enfrenta la ciencia es la financiación de proyectos y las pocas subvenciones que se ofrecen que, en la rama de la Biología, suelen ser escasas. A ello se suma otra dificultad añadida: la falta de personal investigador. “Tenemos que dar clase. Somos profesores e investigadores. De manera que, necesitamos profesionales que estén haciendo trabajos y formándose para ser doctores. Al mismo tiempo, seguir la formación y el proceso de investigación”, aclara. A los problemas para captar personal se suma que no hay suficientes alumnos, pues no hay salida laboral en la investigación y los estudiantes suelen orientar su carrera profesional más a campos como la Medicina.

El grupo de trabajo de la USC hace investigación aplicada a la industria, ofrece formación a empresas y centros de investigación y prepara a



El grupo de investigadores de la USC especializado en microbiología de peces y moluscos

especialistas técnicos. “Hemos enseñado y transferido conocimiento a mucha gente. Ha sido un trabajo muy exigente pero valorado ya que, a lo largo de todos estos años, hemos salvado producciones. Por eso nos llevamos bien con la industria”, subraya Barja.

Entre los objetivos futuros del grupo de trabajo destacan continuar con la monitorización; seguir rastreando por si aparecen nuevos microorganismos que puedan ser problemáticos para el cultivo de peces y moluscos; aislar y categorizar patógenos; descubrir nuevos procedimientos de diagnóstico y mejorar las vacunas existentes produciendo algunas nuevas.

Sus integrantes son microbiólogos, especializados en parasitología porque a veces hay infecciones comunes. Para entender mejor este campo es necesario comprender que, al igual que las vacas padecen enfermedades, los peces también enferman. Pero no se tratan con antibióticos porque no compensa. Juan Luis Barja aclara que sus bacterias y

virus no suelen ser patógenos para humanos, “el herpes de un pez nunca va a afectar al ser humano”, dice.

ESTUDIOS DE MICROBIOTA

Por otro lado, estudian el microbioma, más en moluscos que en peces, porque en esto está más establecido y tienen su propio mar interno, pero el sistema de los moluscos es más abierto. “La falta de criaderos es un grave problema para el cultivo de moluscos, apenas hay criaderos y se dan bastantes mortalidades por desequilibrios microbianos”, añade Barja. Así, uno de los puntos a tratar es el diseño de un nuevo sistema de criadero del siglo XXI porque los que hay están muy desfasados en comparación con los criaderos de peces, más actualizados y tecnificados.

Uno de los ejemplos que cita el investigador gallego se refiere a la producción artesanal del mejillón. “Estamos viendo que va a haber que modificar procedimientos para estandarizar, pero habría que mantener una forma natural en mejillones y almejas. Para

La cultura “One Health” define la relación entre la salud humana, la de los animales y la del medio ambiente.

ello, necesitan instalaciones de criaderos en la costa, lo que supone que se hagan inversiones muy caras”.

Para este científico es esencial que no demos importancia a “fake news” como la de que los peces están llenos de antibióticos y hormonas. Esta afirmación es errónea ya que está demostrado que, con las vacunas, los antibióticos se han reducido al mínimo. “Hemos podido erradicar enfermedades con vacunas. Si salen a la luz informaciones falsas pueden hundir ciertos cultivos”, expone.

A su juicio, hay que tener presente el concepto integral “One Health” (una sola salud) que relaciona la salud animal y la humana, ya que existen posibles transferencias. “El equipo

Las “fake news” sobre la salud de los peces pueden arruinar muchas instalaciones

también se encarga de los virus entéricos que, por ejemplo, en moluscos son portadores y no afectan a los animales sino a las personas”, explica Barja que próximamente se jubilará como profesor emérito en la universidad gallega. ■

MARÍA BARJA



Centro Radiomédico



Por tí,
siempre al
otro lado
de la línea

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

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

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



U
23



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE INCLUSIÓN, ECONOMÍA SOCIAL Y FINANCIERAS



NUEVA CAMPAÑA DE PESCA ESPAÑA

Bulos por la borda

La nueva campaña de Pesca España quiere dar a conocer la complicada situación que vive el sector pesquero y desmontar los bulos que circulan en las redes sociales, cuestionando el bien hacer de los pescadores y sembrando dudas entre los consumidores. A través de Metapesca.org descubriremos la realidad del trabajo en el mar con mensajes satíricos que tiran por la borda todo tipo de falsedades.



Pesca España, como Asociación de Organizaciones de Productores (AOP) de ámbito nacional, ha lanzado esta nueva campaña con el objetivo de ayudar al sector pesquero y defender la pesca por ser motor económico en las zonas costeras de nuestro litoral.

En su anuncio Metapesca.org expone una realidad paralela donde el sector se va a otro universo y donde sólo tiene cabida en el metaverso.

Pesca España reivindica con sus acciones una defensa de la pesca por ser motor económico en nuestro país

Así, visibiliza la importancia que la actividad pesquera tiene para la sociedad y la grave situación que atraviesa. En tono satírico, los mensajes revelan las falsedades que rodean a la actividad, haciendo mella entre los consumidores que dudan de las bondades nutricionales de los productos del mar.

El objetivo principal de la campaña, presentada en el 23º Congreso de la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (AECOC), es destruir los

falsos mitos que circulan en las redes sociales sobre la actividad extractiva. “Las consecuencias derivadas de la desinformación son muy alarmantes. Las continuas amenazas contra el sector están afectando muy seriamente a nuestra viabilidad futura”, afirma Antonio Nieto, gerente de Pesca España.

Para contrarrestar esos bulos, la organización lanzó el pasado mes de diciembre su primera campaña: “Llévate pescado”, enfocada en animar al consumidor a preparar las comidas y cenas navideñas con recetas donde los productos del mar fueran los protagonistas y dando consejos para su elaboración. La acción, como publicamos en el número 631 de la revista MAR, incitaba al consumo. “Los resultados fueron positivos ya que nos dimos cuenta de que el sector interesa y atrae a los consumidores. Tuvo, sobre todo, un gran alcance en redes sociales, con más de tres millones de visitas, y un impacto importante en los medios de comunicación”, comenta el gerente de la asociación.

Las falsedades, según Nieto, son en muchos casos consecuencia del desconocimiento pero también de los intereses de grupos de presión que difunden insistentemente ataques contra la pesca, confundiendo a los consumidores, provocando una visión distorsionada de la realidad y opiniones negativas de la actividad que influyen en las decisiones de compra.

INFORMACIÓN VERAZ

La nueva campaña de Pesca España saca a la luz todas las mentiras que rodean a la actividad extractiva y que están completamente alejadas

Los ataques al sector vienen por el desconocimiento y los intereses de grupos que quieren confundir a la población a la hora de la compra

de lo que es la realidad. Bajo el lema, “Metapesca.org: el mundo paralelo que podría ser real”, se expone una visión de la pesca y de la aportación que realiza a la sociedad que sólo estarían disponibles en el metaverso.

A lo largo de todo el 2023, la asociación realizará diferentes acciones de concienciación para llamar la atención de los ciudadanos sobre esta otra realidad de la pesca. “Veremos las primeras latas de atún aéreo, la pesca 3.0, la primera subasta en una metalonja o pescadores adoptando nuevas profesiones, como la de gamer”, dice Antonio Nieto.

Metapesca.org presenta la realidad del sector pesquero, informando de la deriva que está tomando por las decisiones e informaciones vertidas contra el mismo. Intenta desmentir estos mensajes contrarrestándolos con la visión real de las circunstancias que lo rodean. “Si no se actúa rápido, las consecuencias serán nefastas”, afirman desde Pesca España.

“La campaña tiene como objetivo informar, con rigor y honestidad, sobre los grandes bulos que hay en



Anuncio de Metapesca para concienciar a los consumidores



Imagen del spot de la campaña Metapesca.org en tono satírico

relación a las artes de pesca de fondo, la pesca de tiburones, la pesca con dispositivos de concentración de peces, la presencia de metales pesados en los productos del mar o que la flota está esquilmando los océanos. Mitos que gran parte de la ciudadanía ya ha asimilado pese a ser mensajes malintencionados”, explica Antonio Nieto.

ACCIONES FUTURAS

Además, se han previsto otras dos campañas. Una, centrada en derribar los mitos sobre las artes de pesca de fondo. “Hay una tendencia a demonizarlas”, aseguran. Y otra, basada en las propiedades nutricionales de los productos del mar y en los beneficios asociados a su consumo. “Estará enfocada en la salud y se dirigirá al consumidor en puntos de venta y redes sociales. También reivindicaremos el acceso a la proteína del pescado como la más saludable de todas y la que deja menor huella de carbono en su producción, y la bajada del IVA a los productos del mar.

“Al 94% de los consumidores les gusta el pescado y marisco, pero solo un 24% lo incorpora a su dieta”, dicen desde Pesca España

No faltarán acciones para informar a los consumidores sobre cómo comprar pescado, cuáles son los pescados de temporada o qué diferencia hay entre un producto fresco y otro congelado. Ofreceremos siempre datos verdaderos y útiles sobre los beneficios de cada especie”, afirma el gerente de la asociación.

Con el fin de fomentar el relevo generacional, que es “uno de los problemas mayores del sector”, Pesca España también dará a conocer cómo es el trabajo en el mar, las condiciones y la seguridad que hay en los barcos españoles. Los jóvenes serán, en este sentido, su público objetivo. “Queremos atraer a las nuevas generaciones explicando que el trabajo del mar es un trabajo duro pero seguro. Diferente, con el que pueden ver mundo. Un sector en el que no hay paro y con puestos bien remunerados y con proyección profesional, ya que se puede empezar de marinero y acabar siendo patrón o capitán, que son trabajos muy bien pagados”, comenta el responsable de la asociación de organizaciones pesqueras.

También pedirán más ayudas a las administraciones públicas y al gobierno para hacer frente a los diversos problemas del sector. Entre ellos, una fiscalidad saludable con IVA reducido a los productos del mar.

Finalmente, en su labor de concienciación social, Pesca España seguirá asistiendo a congresos y ferias como la International Seafood, de Barcelona, o el Salón Gourmet, de Madrid, para dar a conocer de manera cercana las excelencias de nuestros pescados y mariscos. ■

BORJA BARRERA JIMÉNEZ

ENTREVISTA

ANTONIO NIETO, GERENTE DE PESCA ESPAÑA

“Hay que poner en valor lo que aporta el sector pesquero”

Antonio Nieto es gerente de Pesca España, agrupación de ámbito nacional constituida por nueve organizaciones de productos pesqueros. La organización nació el año pasado con el objetivo de incentivar el consumo de los productos del mar, difundiendo y defendiendo su promoción, tanto por la calidad como por los altos valores nutricionales saludables que presentan.

¿Por qué surge Pesca España? ¿Cuál fue su objetivo inicial?

Pesca España nació de la necesidad de comunicar que tiene el sector pesquero. Los datos demuestran que necesitamos acercarnos a la sociedad. Hay un descenso evidente del consumo de productos del mar en los hogares españoles. También sabemos que al 94% de los consumidores les gusta el pescado y el marisco, pero solo un 24% de los consumidores lo incorpora a su dieta. Esto se debe a la gran variedad de especies que tenemos en las pescaderías y la poca información que se da a los consumidores sobre cómo cocinarlos.

Por ello, uno de nuestros objetivos iniciales para poner en valor lo que hace el sector es dar a conocer los beneficios y propiedades del pescado, ofreciendo recetas y consejos a los consumidores para que sepan comprarlos y cocinarlos.

¿Quiénes forman la asociación y cómo se puede pertenecer a ella?

En la actualidad, Pesca España está compuesta por nueve organizaciones. Inicialmente arrancó con seis. Para unirse sólo hay que presentar los datos de producción y solicitar el acceso. Estos datos se remiten a la Secretaría General de Pesca y es allí donde lo aceptan.

Lo complejo fue crear la asociación, convencer a quienes se apuntaron y superar la burocracia que hay detrás de todo el proceso. Entre mayo y octubre del pasado año no obtuvimos el reconocimiento que deseábamos, pero esperamos que, poco a poco, sean más las organizaciones que se unan al proyecto.



¿Por qué hay que reivindicar el sector pesquero?

Estamos empeñados en comunicar en positivo todo lo bueno que tiene nuestro sector pesquero, que es uno de los más responsables y de los que cumplen escrupulosamente la normativa y legislación establecidas alrededor de la pesca, los pescados y mariscos.

Las pesquerías están en un momento espectacular. Más del 86% están en su rendimiento máximo sostenible. Incluso hay algunas con muchos más peces de los que se permite pescar. De eso hay que informar al consumidor y de que el pescado se trata de manera sostenible. La industria pesquera española es de la más responsables del mundo en cuanto a sostenibilidad y el mar es motor económico de muchas zonas de nuestro litoral. Aceptamos todas las decisiones políticas sobre capturas que se basen en informes rigurosos científicos, pero hay mucha demonización de la pesca de arrastre y de la pesca de fondo, cuando realmente no se está ofreciendo suficiente información al respecto. ■

B.B.J

ALERTA EN NUESTRAS PLAYAS

Tiburón a la vista

Los avistamientos de tiburones y orcas son cada vez más comunes en el litoral español. Este verano se han detectado escualos en varios puntos de nuestras costas y han vuelto a registrarse interacciones de orcas con veleros. Faltan datos científicos que expliquen estos fenómenos que nos producen, al mismo tiempo, curiosidad y miedo, emoción y aventura.

Suben las temperaturas, y el turismo costero despega, ríos de coches, enjambres de aviones, y veloces trenes que desembocan en nuestras costas. Y algún que otro tiburón y orca, también. ¡Alerta, tiburón a la vista!, la noticia está servida, y bien ilustrada. Algunos medios de comunicación extranjeros han creado una alarma injustificada y sensacionalista de escualos en nuestras playas, previniendo a los que desean venir a nuestro país. Sin embargo, los tiburones que actualmente se acercan a la costa no son peligrosos; por lo que, podemos bañarnos tranquilos tomando las debidas precauciones. El biólogo Javier García, experto buceador, nos comenta que, en mar abierto, un encuentro con un delfín salvaje puede llegar a ser más

Desde mediados de junio, el avistamiento de tiburones en nuestras playas ha sido notable

peligroso que otro con un tiburón, pero hay que saber cómo actuar. En el caso de interactuar con un escualo, debemos tener en cuenta si estamos sumergidos o en superficie. En ambos casos tenemos que ponernos en posición vertical, ya que pareceremos más grandes de lo que somos en realidad. Los tiburones no tienen buena apreciación de la anchura del cuerpo, pero sí de altura. Por eso, atacan muy fácilmente todo lo horizontal, como las tablas de los surfistas, que confunden con focas.

Si estamos en superficie, el tiburón puede curiosear la agitación que producimos en el agua. Si invadimos su espacio, es posible que nos muerda como mecanismo de defensa. Sin embargo, los tiburones son animales muy tranquilos, de metabolismo



lento. “No son peligrosos porque no estamos en su dieta”, comenta Miguel Álvarez, instructor de buceo.

ZONAS DE AVISTAMIENTO

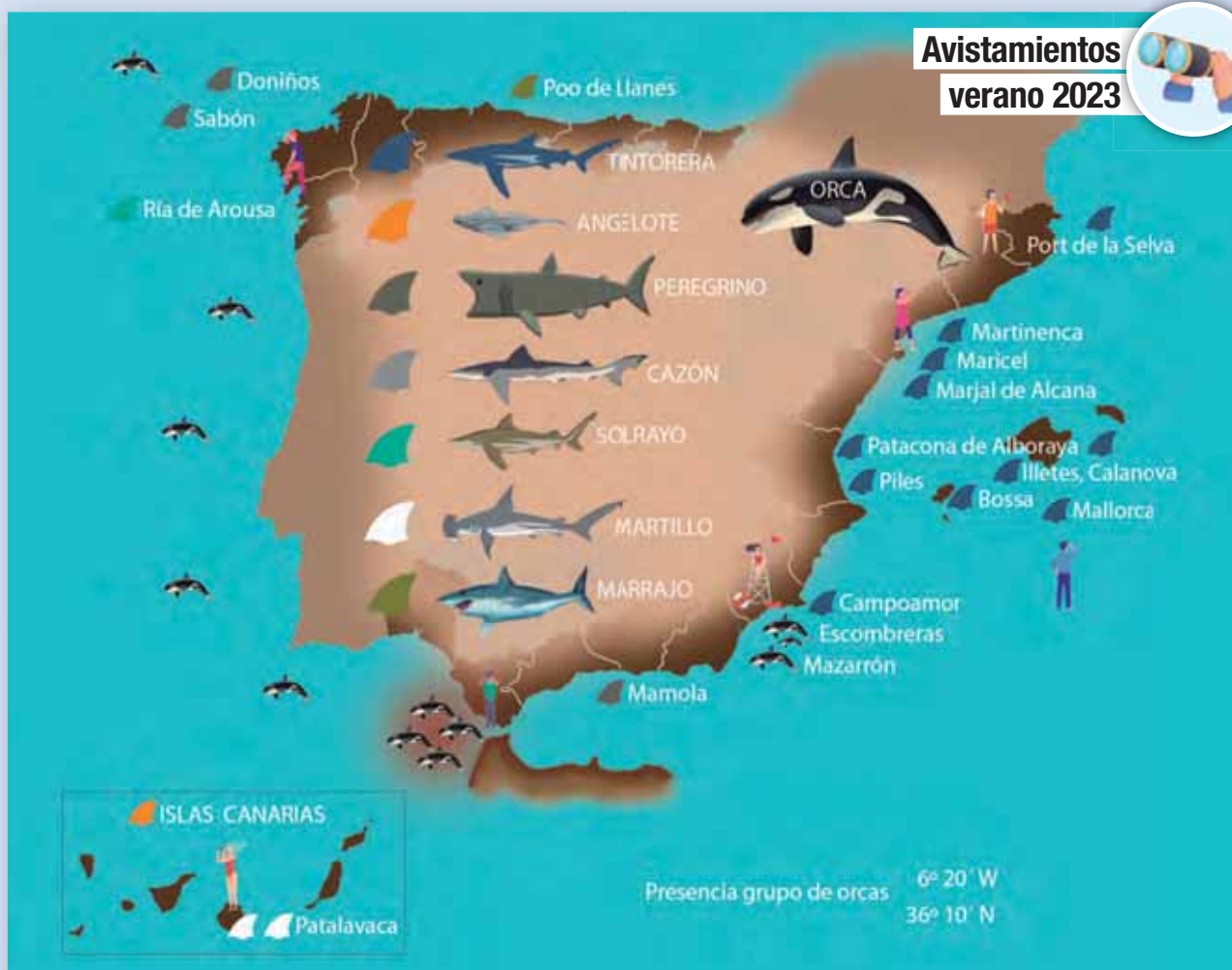
Al cierre de este número, el mayor número de avistamientos detectados este verano en nuestras costas ha sido en el mar Mediterráneo, siendo la tintorera o tiburón azul, el más visto en la costa Dorada y en las islas Baleares. Por su parte, en el Cantábrico se han visto marrajos en Asturias y en

Los tiburones son animales muy tranquilos, de metabolismo lento. No estamos en su dieta

la cornisa atlántica se han detectado ejemplares de solrayo y peregrino en la ría de Arousa y en playa Sabón, en Arteixo (ver gráfico adjunto).

Algunos ejemplares de tiburones pueden desorientarse. Está totalmente prohibida la captura y tenencia de estos animales a bordo, por parte de cualquier buque que no se encuentre incluido en el censo unificado de palangre de superficie, así como el embarque, desembarque, y la comercialización del tiburón azul, el marrajo

Principales especies y zonas de avistamiento en nuestras costas



Fuente: elaboración propia

y cualquier otro tiburón pelágico. Respetando y obedeciendo esta norma, conseguiremos que se recuperen las especies más vulnerables, algo que es mucho más factible en tiburones que, por ejemplo, en cetáceos y otras especies que también se encuentran en grave peligro de extinción. Con millones de años, los escualos

sobrevivieron a los dinosaurios, y de no gestionar bien su pesca comercial, seguirán en peligro de extinción, lo que nos convierte a los humanos en sus verdugos y depredadores.

INTERACCIONES CON ORCAS

Las orcas son también habituales en nuestro litoral. Su pauta de alimentación

ENTREVISTA

MIGUEL ÁLVAREZ GONZÁLEZ

El placer de bucear con tiburones



Miguel Álvarez González, junto a un tiburón en el mar Rojo

Además de su oficio habitual, es instructor de buceo y un gran apasionado de los tiburones. Se ha sumergido con ellos en España, Sudáfrica, Galápagos, mar Rojo o Indonesia.

¿Cómo descubriste la pasión de bucear con tiburones?

Desde pequeño me atrajo el mar. Mi padre, como biólogo, me empezó a aficionar y mi fijeza por los tiburones comenzó de inmediato, viendo documentales sobre la vida en el mar. Con 24 años obtuve el título de buceo, y me propuse viajar para disfrutar de los diferentes ecosistemas marinos, en cuanto pudiera permitírmelo. Aprendí mucho del buceo en Canarias, donde tuve mi primer contacto con tibu-

rones angelote. Hice amigos en Tenerife y realizamos viajes en grupo por todo el mundo. Cuando me tocaba preparar una expedición, me inclinaba siempre por sumergirme en los mares donde pudiera bucear con tiburones y disfrutar de determinadas especies.

¿Te has sentido alguna vez amenazado?

Sí, alguna vez, pero no sentí miedo. Fue un encuentro con un tiburón de puntas blancas oceánico, que se puso un poco pesado. Éramos varios compañeros y estábamos grabándole y haciéndole fotos. En un momento inesperado se vino hacia mí e hizo un giro extraño. Yo le aparté con la cámara varias veces. Le pones un obstáculo para

protegerte y le empujas para decirle por aquí no. Cuando subimos a bordo, se puso en la zona de las escaleras de la embarcación, dificultándonos el acceso.

En otra ocasión, vi el tiburón blanco desde dentro de una jaula. Se acercaba y golpeaba los barrotes. No tenía miedo. Era emoción y felicidad. Un momento tan deseado, por fin cumplido.

¿Qué opinas de los numerosos avistamientos en nuestras playas?

Yo creo que es una situación normal. Es una noticia que se oye sobre todo a principios de verano. El que haya avistamientos de tiburones en nuestra playa ahora es más notorio con los testimonios digitales. Yo no soy científico, pero pienso que puede ser curiosidad de los escualos. El cambio climático, el aumento de temperatura del mar o la búsqueda de alimento, pueden estar detrás de ello. Posiblemente pronto tengamos datos científicos al respecto.



está presente y cada vez son más frecuentes en aguas jurisdiccionales en las zonas del Estrecho, Galicia, el Cantábrico, Canarias y en el Mediterráneo. Las orcas suponen un peligro para las embarcaciones menores, sobre todo de recreo, como veleros monocascos y catamaranes, y de menos influencia, lanchas de

motor, semirrígidas e incluso pesqueros, según informa el Grupo de Trabajo Orca Atlántica-GTOA. Los daños más graves registrados afectan a la maniobrabilidad de la embarcación debido a la rotura del timón o el desvío del eje, entre otros desperfectos. ■

JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

JAVIER GARCÍA MARTÍNEZ

Acuarios de escualos

Es biólogo conservador del Zoo Aquarium de Madrid, responsable del mantenimiento de los tiburones.

¿Qué especies de tiburones tiene actualmente el Zoo Aquarium de Madrid?

En el tanque principal, tenemos tres grandes especies: tiburones grises, tiburones de punta negra y tiburones noroquista. En otro tanque, también tenemos tiburones más pequeños como el tiburón de punta blanca, el tiburón alfombra y el tiburón bambú, entre otros. Los tiburones son la principal atracción del acuario. Muchos de estos escualos se pueden avistar en las costas españolas; sobre todo, el tiburón gris, que está muy extendido globalmente y que, debido a la pesca comercial, es una de las especies más amenazadas.

¿Necesitan los tiburones un cuidado especial para un mantenimiento saludable?

Son muy resistentes a enfermedades y heridas y bastante más delicados que los peces respecto a la calidad del agua, ya



Fotos JMN

Javier García trabaja con tiburones en el Zoo Aquarium de Madrid

que son muy sensibles a contaminantes y metales pesados, incluso en concentraciones muy bajas.

¿Se sienten seguros los buceadores en el tanque?

Completamente. Conociendo la biología de estos animales, cambias el concepto del miedo de las películas, que no tiene base científica. La clave de los tiburones es su metabolismo muy bajo. Son lentos y tranquilos. Nunca tienen hambre y trabajar con ellos resulta muy sosegado. Comen poco, si no le sometemos a ayunos muy prolongados, y no estamos en su dieta. Son animales completamente pacíficos.

¿Qué opinión tienes de los avistamientos en nuestras playas?

Los ecosistemas marinos cada vez están más afectados. El agua se encuentra más caliente. La contaminación química o por plásticos y la deriva del cambio climático pueden alterar sus patrones más normales de conducta, lo que es habitual al desorientarse.

Algunos tiburones terminan en la orilla de la playa. Si los vemos, lo que debemos hacer es avisar a una autoridad local. No devolverlos al mar, ya que el tiburón se puede revolver y mordernos. Para nada está intentando cazarnos.



AGUACATES RELLENOS CON BONITO DEL NORTE MARINADO

Para dos personas.

INGREDIENTES

- ▶ 1 aguacate
- ▶ 25 gr de cebolleta
- ▶ 5 gr de cilantro fresco
- ▶ 4 tomates cherries
- ▶ ½ yogurt natural (75 gr)
- ▶ 25 ml de mostaza de Dijon
- ▶ ½ limón
- ▶ Sal
- ▶ Pimienta molida

PARA EL BONITO MARINADO

- ▶ 80 gr de bonito del norte aproximadamente
- ▶ 35 ml de salsa de soja
- ▶ 40 ml de aceite de oliva virgen extra
- ▶ 5 ml de vino blanco
- ▶ 8 gr de miel

PREPARACIÓN

PARA EL BONITO

PASO 1

Cortamos en dados de 0,5 cm el bonito y lo mezclamos en un bol con el resto de los ingredientes del marinado. Reservamos el conjunto en la nevera al menos 4h.

PASO 2

Una vez transcurrido el tiempo indicado escurrimos el bonito.



PARA EL RELLENO

PASO 1

Picamos la cebolleta y el cilantro muy fino, los tomates cherries los cortamos a la mitad. El aguacate lo abrimos a la mitad, lo vaciamos con una cuchara sopera, reservamos las cáscaras para rellenar y la carne resultante la picamos en dados que colocamos en un cuenco con el zumo de limón para que no se oxide. Añadimos a este cuenco la cebolleta, el cilantro, los tomates, el yogurt natural, la mostaza, el bonito marinado y salpimentamos. Mezclamos bien.

PASO 2

Rellenamos las mitades del aguacate.

PRESENTACIÓN

Servimos una mitad por persona. Se puede utilizar como entrante solo, o como primer plato si lo acompañamos con unos espárragos u otra guarnición vegetal.

Autores

Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por las doctoras de Sanidad Marítima Manuela Alemán Fausto y Pilar Domínguez Pedrosa. Receta elaborada por los cocineros José Manuel Canosa Domínguez (cocinero Buque hospital Esperanza del Mar) y Raúl Gómez Silva (cocinero Buque hospital Juan de la Cosa).

REDUCE EL COLESTEROL. El aguacate es rico en ácidos grasos monoinsaturados, magnesio y vitaminas C, E y B6. Muy bueno para reducir los niveles de colesterol total y de LDL, así como los TG. Bueno para la piel y para enfermedades como la psoriasis.



ALTO CONTENIDO EN YODO. La cebolleta, aunque en poca cantidad, nos aporta vitamina C y un alto contenido en yodo. Es eficaz como diurético y para mantener el ritmo cardiaco y controlar la tensión arterial. También contiene flavonoides que tienen propiedades antioxidantes. El tomate aporta vitaminas A, C y licopenos con alto poder antioxidante.



RICO EN PROTEÍNAS. El yogur natural (mejor desnatado) es rico en proteínas de alto valor biológico, calcio de fácil asimilación, fósforo, vitaminas del grupo B (especialmente B2 o riboflavinas y B12). Su contenido en esta receta la hace apta para intolerantes a la lactosa, ya que este azúcar de la leche tras su fermentación se transforma en ácido láctico. Además, las bacterias vivas del yogur contribuyen a equilibrar la flora bacteriana del intestino y a potenciar el sistema de defensas contra infecciones y otras enfermedades. También ayuda a la digestión ya que sus proteínas son de mejor digestibilidad que las de la leche. La mostaza como especia aporta un escaso valor nutricional pero aun así contiene una pequeña cantidad de lípidos, proteínas e hidratos de carbono. Es una buena fuente de vitaminas C y B12.



VITAMINA C. El limón aporta vitamina C, la pulpa también contiene ácidos cítrico, málico y fórmico que tienen poder antiséptico. Contiene también ácido cafeico y ferúlico que son potentes



antioxidantes e inhiben la actividad carcinogénica. La capa blanca debajo de la corteza contiene pectina, fibra soluble que tiene propiedades para disminuir el colesterol, la glucosa en sangre y favorecer el desarrollo de la flora intestinal.

ESTIMULANTE. La pimienta, aunque la cantidad usada no justifica aporte nutricional, pero contiene piperina, sustancia que además de darle sabor picante, estimula la secreción de jugos digestivos, es expectorante, antiséptica y reduce los gases intestinales.

OMEGA-3. El bonito, pescado azul rico en ácidos grasos omega-3, reduce los niveles de colesterol y triglicéridos y ayuda a prevenir la formación de coágulos. Es buena fuente de proteínas y de vitamina D, una ración contiene el doble de la ingesta de vitamina D recomendada. La vitamina D favorece la absorción de calcio, su fijación en los huesos y regula el nivel de éste en sangre. También aporta vitamina B12 y niacina. Contiene minerales como el selenio, fósforo, magnesio, potasio, hierro y zinc. Tiene un alto contenido en purinas, por lo que no es recomendable para las personas con problemas de ácido úrico.

HIPERTENSOS Y DIABÉTICOS. La salsa de soja nos aporta 9,3 kcal por ración, aunque su contenido en sal es muy alto, la que se ha utilizado en esta receta es baja en sodio, pero aun así se recomienda no añadir sal al plato ni usarla en hipertensos. La miel con una alta concentración de azúcar, la convierte en un alimento calórico. Contiene fructosa, glucosa y pequeñas cantidades de sacarosa. También se va a utilizar una pequeña cantidad, 8 gramos, pero conviene evitarla en personas diabéticas. ■

Plan de Gestión del cerco

Con el fin de avanzar en la gestión pesquera sostenible y dentro de los objetivos marcados en la Política Pesquera Común (PPC), el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha aprobado un nuevo Plan de Gestión para el cerco en el Mediterráneo. El plan establece límites de captura por buques y tallas mínimas sobre todo para dos especies: boquerón y sardina, y estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2027.



Barcos cerqueros navegando por el litoral andaluz

A falta de un plan plurianual comunitario, como ocurre con la pesca demersal en el Mediterráneo occidental, o de un plan internacional de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), España está obligada a establecer medidas para gestionar los recursos que nuestra flota de cerco explota en el Mediterráneo.

Por ello, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha actualizado la lista de especies que pueden capturarse con esta modalidad en nuestro litoral, limitando los períodos de pesca para algunas de ellas y estableciendo condiciones para el desarrollo de

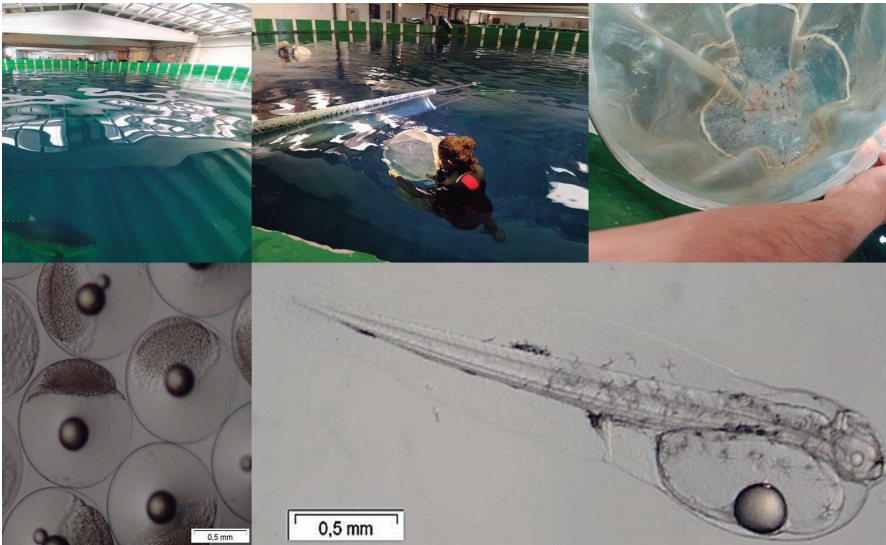
la actividad, como puede ser toques de capturas por buques, vedas espacio temporales, o incremento de algunas tallas mínimas. De igual manera incorpora avances respecto al uso de dispositivos de iluminación para la actividad, más modernos y eficientes, así como para la conservación y protección de hábitats.

Para la elaboración del Plan de Gestión se han seguido criterios científicos referidos a la realidad de cada una de las subáreas geográficas de la CGPM, fundamentalmente para el boquerón y la sardina, las dos especies más capturadas por la flota cerquera.

El Plan, que entró en vigor el pa-

sado 25 de julio, estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2027 pero podrá ser revisado, modificado o prorrogado según evolucionen las poblaciones de peces. Por ello, se contempla la celebración de reuniones periódicas con el sector para analizar el estado de las pesquerías.

Con esta iniciativa, el MAPA demuestra su compromiso con una gestión responsable de los recursos basada en una visión integral de la sostenibilidad en sus dimensiones ambiental, social y económica, reconocidas en la Política Pesquera Común y en nuestra Ley de Pesca sostenible e investigación pesquera. ■



Fotografías del IEO en las que se muestran distintas fases del cultivo

REGIÓN DE MURCIA

Hito en acuicultura

Después de muchos años de investigación, científicos españoles del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en Murcia han logrado por primera vez cerrar el ciclo reproductivo del atún rojo (*Thunnus thynnus*) en cautividad en una instalación en tierra. El hito se ha logrado en las instalaciones de la ICRA, la infraestructura para el control de la reproducción de esta emblemática especie.

Aurelio Ortega y Fernando de la Gándara, dos históricos del desarrollo de la acuicultura en España, están detrás de esta hazaña científica. El Centro Oceanográfico de Murcia del IEO tiene desde 2015 una instalación especial para el cultivo del atún rojo con cuatro tanques de gran tamaño y otros dos más pequeños con reproductores de atún rojo nacidos en 2017 y 2018. El 13 de julio, los científicos implantaron hormonas inductoras de la maduración final y de la puesta de huevos en los ejemplares más

jóvenes. Transcurridas 48 horas obtuvieron cientos de miles de huevos fertilizados, y 24 horas después había cerca de tres millones, continuando las puestas en los días sucesivos. Aunque el IEO ya había conseguido en 2016 el cierre del ciclo biológico de esta especie en jaulas flotantes en el mar, las condiciones de estrés que sufren los atunes rojos en cautividad cuando están en tanques en tierra bloqueaban su reproducción. Tras muchas investigaciones, por fin es posible cerrar el ciclo reproductivo. ■

Récord en exportaciones

Según el Informe Anual de Comercio Exterior, las exportaciones de pescados, moluscos y crustáceos en nuestro país alcanzaron en 2022 los 4.095M€, su valor más alto desde 2013. Las importaciones muestran un comportamiento parecido al situarse en 7.570M€, un 17,8% más que en 2021. Ambos incrementos se deben al aumento del volumen y de los precios. Por áreas geográficas, las exportaciones se dirigieron principalmente a países de la UE (Italia, Portugal, Francia) mientras que las importaciones tuvieron su principal origen en terceros países (Marruecos).

Pesca de arrastre

La Secretaría General de Pesca (SGP) ha publicado el listado de días de pesca asignados a buques y grupo de buques de arrastre de fondo en el Mediterráneo. Se completa así la asignación total de los más de 88.000 días disponibles en 2023 para los 565 barcos que componen esta flota (ver BOE de 4 agosto). En otra resolución (BOE 14 de agosto), la SGP ha distribuido el porcentaje de capturas pesqueras dedicadas a fines científicos. Un total de 14 pesqueros están autorizados para desarrollar estas campañas.

Megabuques en Algeciras

El puerto de Algeciras marcará este año un nuevo récord de escalas de megabuques portacontenedores ya que, a falta de cuatro meses para el cierre del ejercicio, casi se han igualado los registros de 2022. Los megabuques son mercantes de 350 a 400 metros de eslora, con capacidad para transportar más de 16.000 contenedores. Además, muchas de las llegadas tienen matices singulares al tratarse de los primeros viajes que realizan los barcos, lo que demuestra la importancia del puerto de Algeciras como



BREVES

centro neurálgico para el comercio marítimo internacional.

Nuevo muelle de pasajeros

El puerto de Barcelona cesará próximamente la actividad de cruceros en el muelle Barcelona Norte para cumplir el acuerdo alcanzado con el ayuntamiento de la Ciudad Condal en 2018 y cerrar el punto de emisiones más cercano a la urbe. El 2 de octubre zarpará desde esta terminal el último buque y 20 días después cesarán todas las operaciones que se llevarán al muelle Adossat. Con el cese de la actividad, el muelle Barcelona Norte se abrirá a la ciudadanía en dos fases. Una antes de la Copa América, en agosto de 2024, y otra al término de la competición.

Servicios portuarios en Ceuta

El puerto de Ceuta ya puede prestar servicios portuarios a buques pesqueros de terceros países. La designación, acordada en Consejo de Ministros, es un compromiso establecido en el Plan Integral de Desarrollo Socioeconómico de la Ciudad de Ceuta en octubre de 2022, dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Con esta designación, son ya 30 los puertos autorizados para prestar servicios a pesqueros de terceros países en nuestras costas.

Menos consumo

El consumo de productos del mar en los hogares españoles ha vuelto a caer y supone el 3,24% del volumen total medio de los alimentos que compramos. Según el MAPA, los 19,9 kg por persona de 2022 representan la cantidad más baja en la serie histórica, que acumula una caída del 32,8% desde 2008. También descendiendo el valor comercial de estos productos. Aunque el precio medio creció un 7,4% en 2022, el valor total fue de 8.861 M€, lo que implica un



ANDALUCÍA

Vertido en el Estrecho

La bahía de Algeciras fue escenario de un nuevo vertido de hidrocarburos. El incidente se produjo a primera hora del pasado 1 de agosto cuando el mercante Gas Venus, de bandera panameña, recibía combustible en una maniobra de bunkering. El derrame obligó a la Autoridad Portuaria de Gibraltar a cerrar el puerto y dos playas del Peñón.



Imagen aérea de las operaciones de bunkering en el Estrecho

El fallo en el repostaje se produjo en la parte sur del Fondadero de Poniente (Western Anchorage), ubicado en la cara del Peñón que da al interior de la bahía de Algeciras, cuando el Gas Venus recibía combustible del Hércules 500. La operación de bunkering se paró de inmediato al detectarse que salía fuel de los depósitos. La Autoridad Portuaria de Gibraltar desplegó barcos de contención y barreras para evitar el avance de la mancha, cerrando las operaciones en el puerto e izando la bandera roja al baño en las calas de Little y Camp Bay. Las autoridades españolas fueron informadas al respecto y, pese a monitorear el avance del vertido, no necesitaron desplegar los medios de Salvamento Marítimo.

El capitán del mercante pasó a disposición judicial y quedó en libertad cuando la Autoridad Portuaria de Gibraltar levantó la orden de inmovilización del barco una vez que recibió 1,5 millones de libras esterlinas en concepto de fianza para pagar los gastos de limpieza de los 2.000 litros de combustible derramados.

Por las aguas del Estrecho de Gibraltar pasan anualmente más de 110.000 buques mercantes. El año pasado por estas fechas se produjo en la zona el hundimiento del "OS35". El grupo Verdemar Ecologistas en Acción considera que la falta de personal y de medidas de seguridad en las operaciones de trasvase de combustible de barcos en el mar están detrás de los vertidos. ■



Subasta de pescado en la lonja de Vigo

GALICIA

Menos ventas de pescado

Las estadísticas de la Plataforma Tecnológica da Pesca revelan que las ventas de pescado en Galicia caen por sexto año consecutivo. En lo que va de año, se han vendido 68.000 toneladas, la cantidad más baja en 20 años y la segunda peor del siglo, tras las 66.000 toneladas de 2003. El valor comercial de las capturas se ha incrementado de media un 8%, aliviando un poco la economía de los pescadores.

Desde el 1 de enero al 31 de julio, las 59 lonjas gallegas han vendido casi 68.000 toneladas de pescados y mariscos facturando por ello un total de 220,6 M€. Estas cifras suponen un 2,3% y un 3,6% menos que las registradas en el mismo período de tiempo en 2022. Por otra parte, el kilo para las 259 especies comercializadas sale a un promedio de 3,25 euros, un 1,2% menos que el pasado año.

Esta es la última caída anual registrada en un declive continuo desde 2018 y tras un 2017 histórico en el que se vendieron más de 110.000 toneladas de pescado, con un valor comercial

de 267,4 M€ y una cotización media por kilo de 2,42€. Los recortes en las capturas están provocando este descenso, según el sector.

Vigo es la lonja que más factura (47M€), seguida de A Coruña (35M€), Burela (31M€), Celeiro (24M€) y Ribeira (22M€) mientras que por volumen de descargas sobresalen A Coruña (15.000t), Ribeira (más de 14.000t), Vigo (12.500t), Burela (8.500t) y Celeiro (8.000t).

La merluza revalida su liderazgo como la especie más importante (14.200t, 54 M€ y una media de 3,80€/kilo). También sobresalen la bacaladilla, la sardina, la xarda, el rape y el gallo. ■

descenso del 9,4%. El gasto per cápita de productos pesqueros consumidos en casa ascendió a 191,50€.

Convenio con cofradías

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores han suscrito un convenio de colaboración para promocionar juntos los productos de la pesca. En virtud del acuerdo, a lo largo de 2023 y 2024 realizarán actuaciones en mercados, escuelas de hostelería y cadenas de restauración. También participarán en ferias, celebrarán jornadas informativas y editarán material promocional.

Investigación oceanográfica

Tras concluir la campaña Fletán Negro 3L 2023 en Terranova, el buque oceanográfico Vizconde de Eza ha puesto fin a la temporada de investigaciones en aguas NAFO. Los trabajos realizados por el buque se unen a los llevados a cabo por el Miguel Oliver y el Emma Bardán en otras zonas. Cabe resaltar que la flota de barcos gestionados por la Secretaría General de Pesca se ampliará en 2024 con un nuevo buque: el Odón de Buen, que en julio tuvo su primer contacto con el mar. La información científica que facilitan estos barcos es esencial para la buena gestión de los recursos.

Localización de posidonias

GVA Fondea es el nombre de la app para móviles que ha puesto en marcha la Comunidad Valenciana para localizar zonas marinas protegidas por la presencia de posidonia. La aplicación está dirigida a las embarcaciones e incorpora una cartografía actualizada que cubre un total de 23.589 hectáreas de posidonia oceánica y 755 hectáreas de cymodocea nodosa, de las que 5.780 y 89 respectivamente son consideradas de alto valor biológico. Alicante, Santa Pola y la isla de Tabarca son las zonas que albergan las mayores praderas de estas plantas acuáticas.

Hace 50 años...

MÁS DE 800 BARCOS EN BUSCA DEL PESCADO

Costera de la anchoa



(...) Costera de la anchoa, 1973. En la mar, como en el campo, existen cosechas, campañas; ahora es la de la anchoa. La diferencia, o una de ellas, consiste en que mientras en tierra se utilizan racionalmente los recursos de la Naturaleza, en la mar todavía se lleva una economía de extracción: ni se siembra ni se espera; solamente se recoge cuando hay. Cierto es que las vedas que en la actualidad existen de muestran una inquietud ante el futuro, pero no menos cierto es que ellas

se han aplicado cuando el momento era límite, cuando apenas se podía hacer otra cosa, e incluso en algunos casos dichas vedas no tienen una explicación científica, pues en su implantación juegan muchos más intereses que los exclusivamente biológicos.

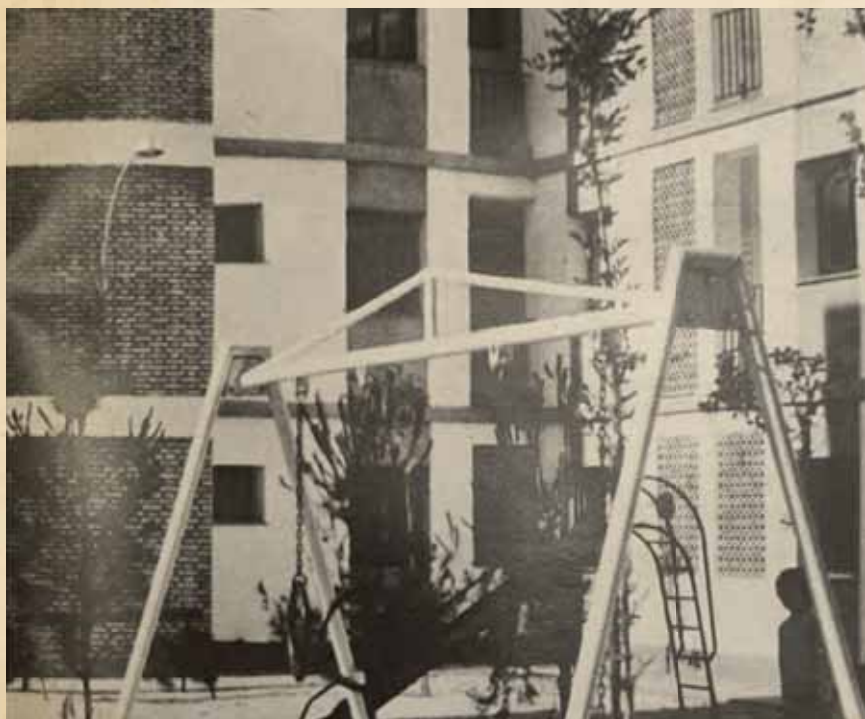
Dos días y dos noches en el «Nuevo Jesús de Nazaret», barco de 92 toneladas, con matrícula y base en San Sebastián. Viejos amigos. Una empresa en la que los armadores trabajan como patrón y marine-

ros, familiar, y en la que el conocimiento de la pesca se transmite de padres a hijos. El puerto donostiarra permite ver barcos de todo el litoral cantábrico, pues son tiempos en los que es preciso venir hasta aquí si se quiere coger algo de anchoa. No hace mucho era innecesario, el pescado llegaba hasta las costas gallegas. San Sebastián, Guetaria, Pasajes... son bases desde la que partir hacia el Norte. No resulta infrecuente llegar hasta la altura de Arcachón o incluso Burdeos; cada año hay que subir más a por el pescado. Los problemas de aguas jurisdiccionales continúan; si traspasan los límites de las seis millas se exponen a multas y juicios, en los que la nota más destacada es la de un mayor rigor y cuantía. Los patrulleros franceses velan por sus pescadores.

Son más de 800 barcos los que aquí se dan cita; parece una exposición viva de las diferentes formas de pescar, de los diversos tipos de barcos del Norte; son también, naturalmente, más de 8.000 personas en busca de sustento. Verlos pescar de noche, agrupados de cien en cien o más, es todo un espectáculo. De hecho se puede marchar durante horas sin dejar de ver las luces, como si de una enorme ciudad costera se tratara. (...)

ANGEL S. HARGUINDEY

Viviendas nuevas



Se inauguró en Algeciras un grupo de 250 viviendas para trabajadores del mar. El acto fue presidido por el almirante don Jesús Fontán Lobé, presidente del Instituto Social de la Marina (...). El grupo de viviendas está dividido en cinco bloques, de cincuenta viviendas cada uno. (...) El presupuesto de las obras ascendió a cuarenta millones de pesetas. (...) El mismo día, por la tarde, el almirante visitó en Tarifa unos te-

rrenos donde se proyecta la construcción de una Casa del Mar, y a continuación siguió viaje a Barbate de Franco, donde inauguró un grupo de 112 viviendas para pescadores. (...) Una vez entregadas las 112 viviendas de nueva construcción (...) ha comenzado ya la demolición de más de 50 chabolas de la barriada denominada El Zapal, en las que vivían anteriormente los nuevos habitantes de dichas 112 viviendas. (...)

Retirada de bacaladeros españoles

(...) Canadá y España han firmado un acuerdo en Ottawa para la retirada eventual de los barcos de pesca españoles de las aguas canadienses. El ministro de Asuntos Exteriores, Mitchell Sharp, y el embajador español, Juan José Ro-

vira, han firmado el acuerdo que dará fin a la pesca española en el golfo de San Lorenzo después del 31 de julio de 1976, y en las aguas fuera de las nueve millas del mar territorial del Canadá, después del 30 de noviembre de 1978. (...)

Conferencia del mar

Ginebra ha sido la sede de las dos Conferencias que bajo el patrocinio de las Naciones Unidas se han celebrado sobre el Derecho del Mar: una, en 1958, en la que se aprobaron cuatro importantes Convenios -«Mar territorial y zona contigua», «Plataforma continental», «Alta mar», y «Pesca y conservación de los recursos biológicos de alta mar»-, y la segunda, en 1960, que finalizó sin haberse logrado delimitar las zonas de competencia exclusiva -Mar Territorial y Zona Reservada de Pesca-, tema éste que precisamente fue el que motivó la celebración de dicha Conferencia.

¿Un OVNI?

(...) En la localidad marina de Fajardo, al Sudoeste de la isla de Puerto Rico, fue visto (...) un platillo volador. (...) Simultáneamente a este suceso era rescatado del mar, en las mismas aguas de Fajardo, un cadáver de un «ser» o «animal» que tanto podría volar como nadar. Ambas apariciones, el OVNI y el cadáver (...) han sido asociados uno con la otra. (...)

Maniobra maestra

El capitán Walter Bröcker llevó a cabo una maniobra maestra al lograr pasar, con su barco de 21 metros de anchura, por una esclusa de 22, es decir, solo un metro más ancho. Sucedió en Alemania, cuando el nuevo «ferry-boat» «Aurelia» debía pasar por la esclusa Este del Sperrwerk en su viaje desde los astilleros hasta el lugar donde prestará servicio, de Estocolmo a Abo, en Finlandia.

MÁS QUE UNA SIMPLE ACIDEZ ESTOMACAL

Esofagitis eosinofílica



La esofagitis eosinofílica es un trastorno identificado en la década de los 90 cuya frecuencia ha ido aumentando en los últimos años, hasta convertirse en la segunda causa de disfunción del esófago, y la primera de disfagia (dificultad para tragar) e impactación alimentaria (sensación de que los alimentos quedan atrapados en el esófago) en niños y adultos jóvenes.

La esofagitis eosinofílica es una enfermedad crónica inflamatoria del esófago (conducto muscular que conecta la garganta con el estómago) que se caracteriza por la acumulación anormal de eosinófilos, un tipo de glóbulo blanco, en la mucosa del esófago. Los eosinófilos son células del sistema inmunológico

que suelen estar presentes en cantidades bajas en el esófago, pero en la esofagitis eosinofílica, su presencia se incrementa de forma significativa.

La causa exacta de la esofagitis eosinofílica aún no se comprende completamente, pero se cree que está relacionada con respuestas alérgicas y factores

genéticos. Se ha observado que ciertos alimentos, alergias alimentarias, y factores ambientales pueden desencadenar la enfermedad. Además, se ha comprobado una mayor incidencia de esta condición en personas con antecedentes de enfermedades alérgicas como el asma, la rinitis alérgica y la dermatitis atópica

o con otros trastornos como el reflujo gastroesofágico (paso del contenido del estómago hacia el esófago) e infecciones parasitarias.

DIAGNÓSTICO Y TRATAMIENTO

Los síntomas de la esofagitis eosinofílica pueden variar de una persona a otra, pero los más comunes incluyen dificultad para tragar, dolor o malestar en el pecho, acidez estomacal persistente que no responde a los fármacos antiácidos, náuseas y vómitos. En los niños pequeños, estos síntomas pueden manifestarse como problemas para alimentarse, rechazo de alimentos o problemas de crecimiento. En algunos casos, la esofagitis eosinofílica puede causar estrechamiento del esófago, lo que dificulta aún más la deglución. Se debe descartar esta patología en pacientes que refieren disfagia y episodios ocasionales de impactación de los alimentos. Además del cuadro clínico, el diagnóstico se realiza por la obtención de biopsias de esófago que muestren cambios compatibles, teniendo que excluir otros trastornos de características similares. En las biopsias se toman muestras de tejido del esófago para su análisis microscópico. En esta enfermedad se observa la presencia de un número elevado de eosinófilos en la mucosa. Además, se pueden realizar pruebas alérgicas y de sensibilidad alimentaria para identificar posibles desencadenantes.



Una vez diagnosticada, el tratamiento de la esofagitis eosinofílica se centra en aliviar los síntomas y prevenir el daño esofágico a largo plazo. Se pueden utilizar medicamentos para reducir la inflamación, como los corticosteroides tópicos, que se administran directamente en el esófago a través de inhaladores o aerosoles. En algunos casos, se pueden utilizar corticosteroides sistémicos si los síntomas son más graves.

CAMBIOS EN LA DIETA

Además de los medicamentos, es importante llevar a cabo cambios en la dieta. Se pueden eliminar los alimentos desencadenantes identificados mediante pruebas alérgicas o sensibilidad alimentaria. En algunos casos, se puede requerir una dieta de eliminación en la cual se excluyen grupos de alimentos potencialmente problemáticos, como los lácteos. Una alternativa más asequible es realizar una dieta de eliminación empírica de los alimentos que se han determinado como más alergénicos, a la que se

describe como «dieta de eliminación de los 6 alimentos» (leche de vaca, soja, huevo, trigo, cacahuete y productos marinos), asociándose a mejoría de los síntomas, lo cual a su vez ayuda a identificar los alimentos desencadenantes.

En casos más graves, cuando la inflamación ha provocado un estrechamiento del esófago, puede ser necesaria una terapia de dilatación. Esta consiste en ensanchar el esófago mediante un endoscopio equipado con un balón especial.

Aunque es una patología crónica no parece limitar la esperanza de vida ni se ha reportado su asociación con procesos malignos esofágicos, aunque los períodos de seguimiento no han sido prolongados por lo que son necesarios mayores estudios.

La prevención incluye evitar alimentos desencadenantes conocidos y buscar asesoramiento médico en caso de síntomas persistentes. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA



El Instituto Social de la Marina convoca su primer concurso de fotografía en el que puede participar cualquier persona mayor de edad y residente en España. La temática elegida es fotografía subacuática de trabajos en el mar y las imágenes ganadoras servirán para ilustrar el calendario oficial del organismo del año que viene. **Consulta las bases en <https://revistamar.seg-social.es/> y participa.**

Acelerando las ayudas

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha acelerado los trámites para la concesión de ayudas a los afectados por la finalización del acuerdo de pesca con Marruecos. El pasado 17 de julio se publicaban en el BOE los requisitos para la concesión de estas ayudas que estarán financiadas al 50% con los fondos FEMP. En el trienio 2021-2023, los pesqueros españoles solo han solicitado 21 de las 92 licencias disponibles por lo que se repartirán 302.000 euros, de los que 182.000 irán para los tripulantes y el resto a los armadores. La renovación del acuerdo pesquero que permite faenar a los buques con bandera europea en aguas marroquíes está pendiente de la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, tras la denuncia del Frente Polisario. ■

Premio a la innovación

La gestión innovadora que realiza el Instituto Social de la Marina (ISM) ha sido reconocida por el Ministerio de Hacienda y Función Pública. La Entidad recibirá el premio a la Innovación en la Gestión Pública por la aplicación "ISM en tu bolsillo" que, en esta 16ª edición, también se concede "ex aequo" al ayuntamiento de Riba-roja de Túria. Con esta herramienta, sencilla, intuitiva y fácil de usar, el ISM hace partícipe de su gestión a todos los afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en cualquier momento y lugar, permitiéndoles el acceso a numerosos trámites desde cualquier dispositivo móvil.

El premio es un reconocimiento conjunto a todos y cada uno de los empleados de todas las direcciones del organismo que han hecho posible la creación y puesta en funcionamiento de esta aplicación. ■

GUÍA SOBRE ENCUADRAMIENTO EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR



U
23



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