

Mar

MARZO 2020

600

BALANCE PUERTOS 2019

**El Gobierno habilita
ayudas a los afectados**

COVID 19
España en alerta



FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR

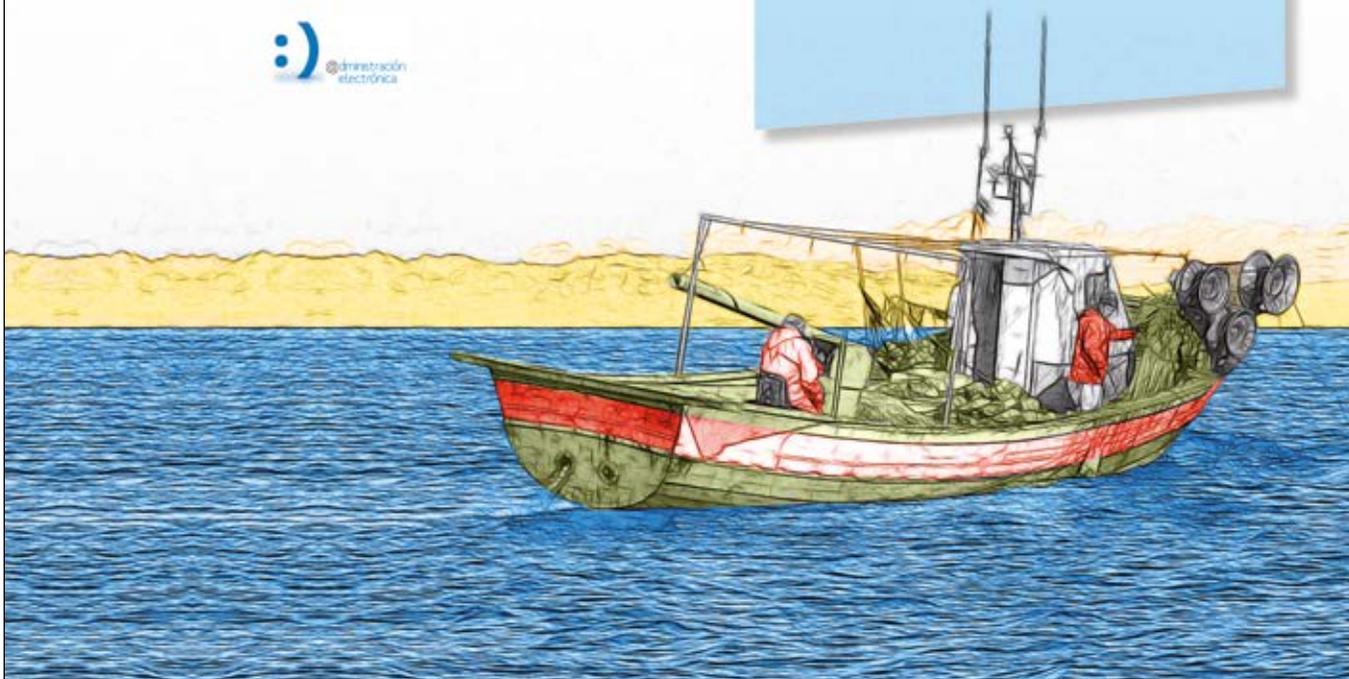


932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona



LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)



Un número redondo: 600

En estos difíciles tiempos que nos está tocando vivir para frenar el coronavirus y que tanto está modificando nuestros hábitos y costumbres, nos llega el momento de celebrar este número 600 de la Revista Mar, nuestra Revista. Pero, antes de entrar en el regocijo que nos causa esta celebración, quiero transmitir desde estas páginas un mensaje de ánimo y aliento a quienes más están sufriendo hoy a consecuencia de esta pandemia: las familias de los que han fallecido o tienen parientes o amigos que padecen la enfermedad en las unidades de cuidados intensivos, en las camas de los hospitales o en sus casas. Entre todos lo vamos a parar.

Pero estamos aquí para celebrar nuestro número 600 de una revista que nació como el órgano de comunicación del Instituto Social de la Marina, constituido el 26 de febrero de 1930, después de que la Caja Central de Crédito Marítimo se transformara en el Instituto y fuera transferido un año después al Ministerio de Trabajo, con la encomienda de ser el organismo responsable del «ejercicio de la acción social marítima en todos sus aspectos».

Hubo que esperar más de 30 años para que el organismo contara con un órgano de comunicación que llevara la información del prestigioso Instituto a un sector marítimo-pesquero cada vez más potente y dinámico. El 1 de diciembre de 1963, salía de la imprenta la primera Hoja Informativa del Pescador. Ese año comenzaron a darse los primeros pasos de una larga carrera que desemboca en este número 600. Aquella Hoja Informativa en papel de periódico, que hoy resulta entrañable leer, iba a vivir sus primeros cambios en apenas un año, ampliando su formato y sus secciones, aunque no su estética ni su estructura, pero cambiando su nombre por el de Hoja del Mar. A base de ilusión, tenacidad, esfuerzo y trabajo nuestro órgano de difusión fue ampliando el número de sus páginas y su tirada.

En el número de septiembre-octubre de 1971, llegó el color a sus páginas, con lo que ganó en brillantez e ima-



José Luis Escrivá

Ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

gen, abandonando su aspecto de periódico y semejándose más a una revista. Pero este cambio no sucedería hasta 12 años después, cuando se modificó el formato, adquiriendo el que tiene en la actualidad. Se adaptaba así al gusto de los tiempos en un país que vivía ya en democracia. Cuatro años después, en 1987 se produciría el último cambio: desde ese año su nombre dejó de ser Hoja del Mar para pasar sencillamente a Mar.

Cincuenta y seis años después de aquel número 1, nuestra revista (que, adaptándose como siempre a los tiempos, también está alojada en la página web de la Seguridad Social), sigue siendo fiel a sus objetivos fundacionales: informar de todo lo que sucede en el sector de la Mar desde el rigor informativo y la honestidad profesional.

Seguiremos trabajando para que, dentro de otros 600 números, nuestros lectores se sientan tan orgullosos como nosotros lo estamos de la dimensión alcanzada tras estos 600 números que ahora celebramos. ■

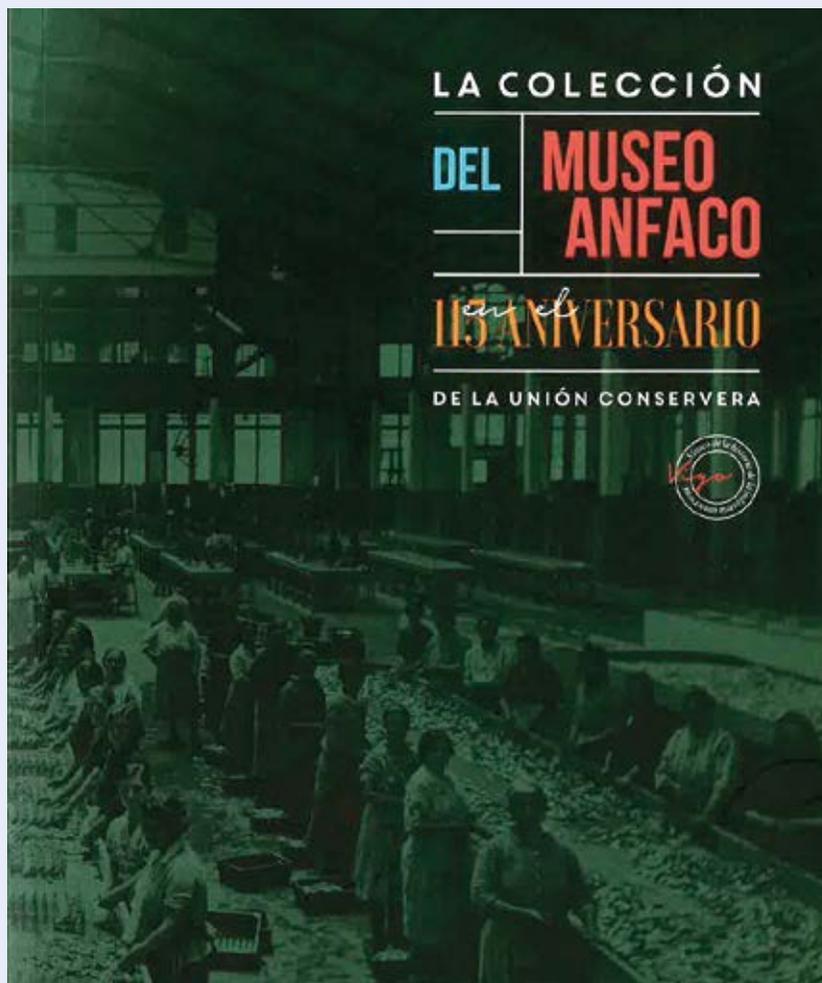
La colección del Museo ANFACO en el 115 aniversario de la Unión Conservera

Autor: ANFACO-CECOPESCA

La dilatada historia de ANFACO-CECOPESCA le confiere la cualidad de ser testigo excepcional de las grandes transformaciones socioeconómicas experimentadas en más de un siglo de andadura. Por tanto, la historia documental que recoge este libro abarca los anales de la industrialización de Galicia, de su movimiento asociativo, la huella que el sector dejó en la incipiente disciplina de la publicidad gallega y en los majestuosos edificios conserveros, los relatos de las relaciones laborales y productivas así como el discurrir de las sagas que configuraron ciudades.

A lo largo del libro se narra la historia de las conservas de pescado y marisco en nuestro territorio, a través de la colección del museo ANFACO. El hilo argumental son los objetos, artefactos y documentos que conforman la colección ubicada en la sede asociativa de forma que se ofrezca un relato de pertenencia y de impacto cultural y socioeconómico a la comunidad a la que pertenecemos.

Para ello, el texto se articula sobre tres ejes: historia del Museo, en el que se da cuenta del origen de la colección museística y la singularidad del proyecto expositivo; el segundo, la colección del Museo Anfaco de la industria conservera, donde se da una visión global de la colección a través de los fundamentos y tipología del museo



El libro se estructura en tres ejes: historia, colección y actividades del Museo

ANFACO; y el tercero, sobre las actividades del Museo Anfaco, entre 2004 y 2019, con la historia documental de los anales de la industrialización de Galicia y de su movimiento asociativo.

Para este resultado ha sido ANFACO-CECOPESCA en base al conocimiento de su sector quien ha elaborado los textos, seleccionado las imágenes y guión, gestionado y coordinado este libro. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro

Directora:

Ana Munguía

Redacción:

Ana Díaz, Patricia Romero e Iñaki Moreno

Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortigueira

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/ Churruca, 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: C/ Alejandro Cerecedo, 8.

Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004

Madrid. Centralita: 91 700 66 00.

Ana Munguía: ana.munguia@seg-social.es

Patricia Romero: patricia.romero1@seg-social.es

Iñaki Moreno: juan-ignacio.moreno@seg-social.es

Suscripciones: revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

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 aquellas que vayan suscritas por su director o 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.



6

EL CORONAVIRUS LLEGA A ESPAÑA

La pandemia mundial generada por el COVID 19 ha obligado a las autoridades españolas a declarar el estado de alerta sanitaria. Las importantes consecuencias sociales y económicas de la decisión se intentarán paliar con un paquete de medidas con las que el Estado quiere evitar que nadie se quede atrás.

10 Mercante y pesca ante la alerta: en primera línea.

16 Actividad de los puertos españoles en 2019.

22 TRIBUNA. Mujeres del sector pesquero por Rita Miguez.

24 Especial número 600 de MAR.

30 VIII Edición del Congreso Náutico Nacional.

32 Jornada "Acuiplus": acuicultura y sostenibilidad.

36 Costera de la caballa (verdel o sarda).

40 Visita a la Lonja de Palma de Mallorca.

44 Investigación y pesca se alían por los descartes.

48 MarENet. Coordinación empleo y formación.

51 OCEANA. Quince años de expediciones.

52 Retrospectivas sobre los océanos en el MuseoThyssen.

64 Páginas médicas

66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET

www.RevistaMar.es

Descárgate la revista en tu smartphone



Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica el 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.

MEDIDAS PARA HACER FRENTE AL COVID 19

Lo paramos unidos

La velocidad y contundencia de los efectos del COVID 19 ha cambiado de un plumazo nuestras vidas y para afrontar sus devastadores efectos se ha hecho imprescindible comenzar a articular respuestas que, con la misma premura y vigor, actúen de escudo ante las graves consecuencias de esta pandemia mundial. Es por ello que, desde que el Consejo de Ministros declaró el estado de alarma el 14 de marzo, se han aprobado varios Decretos, entre los que destaca uno, por valor de 200.000 millones euros -el 20% de nuestro PIB-, en el que se recogen medidas de apoyo sanitario, sociales y económicas con las que se quiere proteger a los colectivos más vulnerables, minimizar el impacto de la crisis, y *no dejar a nadie atrás*.

Una estrategia de contención que se asienta en tres ejes de actuación: la protección de las y los trabajadores, las familias y los colectivos vulnerables; el apoyo a la continuidad en la actividad productiva y el mantenimiento del empleo; y el refuerzo de la lucha contra la enfermedad.

En el ámbito de la protección, el Real Decreto-Ley 8/2020 del 17 de marzo ha habilitado ayudas extraordinarias para reforzar los servicios sociales de Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, a la vez que ha ampliado y garantizado la cobertura de los servicios públicos esenciales para los más vulnerables. En concreto, mientras que dure la crisis, se garantiza que a estos colectivos no les falte el suministro domiciliario de agua, gas natural y electricidad y se congelan los precios de los gases licuados derivados del petróleo. Además,

Lo paramos si no te confías. **Lo paramos** si te mentalizas de que no va a ser fácil. **Lo paramos** cada vez que te lavas las manos. **Lo paramos** cuando te reúnes por videoconferencia. **Lo paramos** si te quedas en casa. **Lo paramos** si viajas solo cuando es imprescindible. **Lo paramos** si evitas lugares concurridos. **Lo paramos** cuando no compartes información falsa. **Lo paramos** si ayudas y haces caso a nuestros profesionales sanitarios. **Lo paramos** cuando confías en que vamos a superar esto.

#ESTE VIRUS

LO PARAMOS UNIDOS

DETENER EL CORONAVIRUS ES RESPONSABILIDAD DE TODOS Y TODAS. SI TE PROTEGES TÚ, PROTEGES A LOS DEMÁS.

WWW.MSCBS.GOB.ES





Facilitar el teletrabajo está también entre los propósitos del Ejecutivo

partiendo de la experiencia acumulada tras la crisis de 2008, el Real Decreto contempla una moratoria en el pago de las hipotecas, que evite los desahucios.

Para facilitar que los ciudadanos en las situaciones de contención y de movilidad reducida que ha supuesto la declaración del estado de alarma, puedan seguir accediendo a los suministros de las empresas de comunicaciones, el Real Decreto también garantiza que durante este tiempo no se pueda suspender ni interrumpir la prestación de estos servicios.

APOYO A AUTÓNOMOS

Después de dar respuesta a la emergencia sanitaria, el devastador efecto del paso del “Coronavirus” por nuestra economía, es otra de las grandes preocupaciones en este momento. Desde el punto de

vista de la protección de los trabajadores, se ha decidido considerar en situación de incapacidad temporal por accidente laboral, a todas las personas forzadas a permanecer en su domicilio por ser portadoras del virus o que se encuentren en asilamiento preventivo.

Los trabajadores que estén en casa por afección al virus se les considera en IT por accidente laboral

Para dar cobertura a la difícil situación generada para los autónomos y pymes, se ha habilitado una prestación extraordinaria por cese de actividad, que cubre la finalización de la actividad y tendrá la consideración de fuerza mayor a los efectos de la suspensión de los contratos o la reducción de la jornada. Junto a este reconocimiento, se agiliza la tramitación de los procedimientos de regulación de empleo, tanto por fuerza mayor como por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción. Recordar que solo en los diez días posteriores a la declara-



ción del estado de alarma, cerca de 60.000 empresas habían solicitado ya acogerse a un ERTE (Expediente de Regulación de Empleo Temporal).

TRABAJADORES EN ERTE

Asimismo, ante la extraordinaria situación de gravedad, se ha reforzado la cobertura a los trabajadores afectados por estos expedientes, posibilitando que tengan acceso a la prestación contributiva por desempleo, aunque carezcan del periodo de cotización necesario, y que el periodo de suspensión del contrato o la reducción de la jornada no les

Las empresas afectadas por el ERTE por causa de fuerza mayor están exoneradas de la cotización a la Seguridad Social

compute a efectos de consumir los periodos máximos de percepción legalmente establecidos.

En los casos de fuerza mayor para empresas afectadas por esta crisis, se exonera, total o parcialmente, de la cotización a la Seguridad Social y, desde el punto de vista financiero, también se ha previsto una línea de avales del Estado para empresas y autónomos, que alcanza hasta los 100.000 millones de euros. Un apoyo inversamente proporcional al tamaño de las empresas, que cubra tanto la renovación de préstamos como la nueva financiación por entidades de crédito de forma que, tanto autónomos como empresas, puedan afrontar sus pagos y los bancos “no cierren el grifo” de la financiación.

Por último, aunque determinante, se intensifica el compromiso con la investigación científica, fomentando los estudios sobre la enfermedad para el desarrollo de medicamentos eficaces y vacunas que ayuden a contener el impacto de futuros brotes y es que dominar la pandemia, además de seguridad personal, garantizará estabilidad económica. Según apuntan desde el Ejecutivo, *el control efectivo debe hacerse, no solo mediante el refuerzo de medidas de contención, sino también fomentando la investigación de base sobre la enfermedad tratando de anticiparse y desarrollando tratamientos y vacunas que impidan nuevos escenarios de contagios generalizados.* ■

A. MUNGUÍA

Algunas preguntas sobre las medidas puestas en marcha

¿TIENEN AYUDAS LOS TRABAJADORES INFECTADOS Y EN AISLAMIENTO PREVENTIVO?

En ambos casos tienen derecho a cobrar una prestación del 75% de la base reguladora desde el día siguiente a la baja.

¿SE PAGARÁ DESEMPLEO A TODOS LOS TRABAJADORES DEL ERTE?

Sí, todos los afectados podrán cobrar el desempleo aunque no hayan cotizado el periodo mínimo necesario para ello.

¿LA COTIZACIÓN POR DESEMPLEO DE ESTE ERTE SE TENDRÁ EN CUENTA PARA EL CÁLCULO DE FUTURAS PRESTACIONES?

No, este cobro no se tendrá en cuenta en el periodo de cálculo de posibles prestaciones futuras, será como si no se hubiera producido. Por ejemplo, si uno de los trabajadores afectado por un ERTE tuviera que pedir el desempleo dentro de un año, se considerará que no “ha gastado” esta prestación durante el ERTE por coronavirus. Para que este supuesto sea aplicable, el sector debe de estar afectado por la declaración del estado de alarma y el coronavirus.

Cualquier empresa que haga un ERTE podrá beneficiarse de la exoneración de cotizaciones sociales: sí la empresa tiene menos de 50 trabajadores, la cotización por los contratos suspendidos y las jornadas reducidas es cero; si tiene más de 50 trabajadores, únicamente tendrán que cotizar por el 25% de estos contratos suspendidos o jornadas reducidas.

¿QUIÉN PUEDE SOLICITAR LA PRESTACIÓN DE AUTÓNOMOS?

Cualquier trabajador por cuenta propia que se vea afectado por el cierre de negocios debido

a la declaración del estado de alarma o cuya facturación este mes caiga un 75% respecto a la media mensual del semestre anterior. En este supuesto, no hay un periodo mínimo de cotización para solicitarla, solo estar de alta en alguno de los regímenes de la seguridad social y hallarse al corriente de pago de las cotizaciones sociales. Quienes no estén al día con los pagos, en la fecha de la suspensión de la actividad o de la reducción de la facturación, podrán acogerse a la ayuda siempre que ingresen las cuotas debidas en un plazo de 30 días.

Los autónomos que tienen trabajadores a su cargo y hayan tenido que cerrar por las mismas causas, o visto caer su facturación un 75% podrán solicitar esta ayuda y presentar un ERTE para sus trabajadores.

¿ESTA PRESTACIÓN SUPONE QUE QUIEN NO INGRESE NO PAGA COTIZACIONES?

Va más allá, ya que consiste en que, quién cause derecho a ella, no solo la cobrará, sino que además no pagará las cotizaciones y se le tendrá por cotizado. Además, este cese de actividad “obligado” no implica renunciar a las bonificaciones condicionadas al mantenimiento de la actividad, como es la tarifa plana, ya que el decreto considera el tiempo en que se perciba esta prestación extraordinaria, como efectivamente cotizado, por lo que podrán solicitarla los autónomos que estén recibiendo estas ayudas y no perderán las bonificaciones condicionadas al mantenimiento de la actividad.

¿CÓMO SE JUSTIFICA QUE LOS INGRESOS HAN MERMADO UN 75%?

Toda solicitud deberá ir acompañada de una declaración jurada en la que se haga constar

que cumplen los requisitos exigidos. La solicitud se acompañará de la información contable que lo justifique: copia del libro de registro de facturas emitidas y recibidas; del libro diario de ingresos y gastos; del libro registro de ventas e ingresos; o del libro de compras y gastos.

Aquellos trabajadores autónomos que no estén obligados a llevar los libros que acreditan el volumen de actividad, deberán acreditar la reducción al menos del 75% exigida por cualquier medio de prueba admitido en derecho.

¿SE PUEDE JUSTIFICAR LA CAÍDA DE INGRESOS TOMANDO MESES MÓVILES (POR EJEMPLO, DEL 15 DE MARZO AL 15 DE ABRIL) O TIENEN QUE SER NATURALES?

No. Solo se consideran los meses naturales, es decir, contaría el mes de marzo. Cuando el trabajador autónomo no lleve de alta los seis meses naturales exigidos para acreditar la reducción de los ingresos, la valoración se llevará a cabo teniendo en cuenta el periodo de actividad.

¿HAY QUE PAGAR LA COTIZACIÓN DE MARZO?

Se deberá pagar la cotización correspondiente a los días previos a la declaración de estado de alarma. No obstante, si se pagara todo el mes por no haberle sido concedida la prestación antes del giro de las cuotas, le sería devuelta la parte correspondiente al periodo que estuviera percibiendo la prestación de cese de actividad. Esta devolución se hará de oficio, pero nada impide al interesado reclamarla.

Más información en la guía de la web del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

IMPLICACIONES DEL CORONAVIRUS EN EL SECTOR MARÍTIMO

La pandemia total

Voraz, impredecible, invasivo, transformador... Los adjetivos se agotan ante un fenómeno que pone a prueba la resistencia de estructuras productivas que teníamos por sólidas. Aún es imposible calibrar todos los efectos del coronavirus, pero su influencia ya se puede ir analizando. Mercancías, pesca, pasajeros, etc., a todo afecta. Esta es la fotografía que podemos hacer al cierre de este número.



La pandemia por coronavirus tiene implicaciones aún difíciles de calcular

Enero y febrero fueron meses negros para el transporte marítimo mundial. En el punto álgido de la crisis en China, los operadores de este país detectaron un 30% menos de mercancías transportadas lo que, según la consultora británica Drewry, se tradujo en una caída del tráfico marítimo global del 9%. En medio de esta vorágine, hubo

En 2019 el 9,1% de las importaciones y el 2,3% de las exportaciones fueron con China

más de un centenar de cancelaciones de salidas de buques con suministros desde China. Esto afecta a todos los sectores, pero sobre todo a los más vinculados con el transporte marítimo como automoción, químico o textil.

Ya en el balance inicial de 2020 de algunos puertos han empezado a sentirse los efectos del coronavirus. Cabe

recordar que, según el ICEX, en 2019 el 9,1% del total de las importaciones y el 2,3% de las exportaciones fueron con China, la mayoría por vía marítima.

PUERTOS

Poniendo el foco en las últimas semanas, las medidas extraordinarias adoptadas por el Gobierno dejaron aparte el transporte de mercancías. La Orden PCM/216/2020 de 12 de marzo prohibió la entrada de buques de pasaje desde Italia y de cruceros de cualquier origen, con excepciones: “No será de aplicación a los buques de Estado, a los buques que transporten carga exclusivamente ni a los buques que realicen navegaciones con fines humanitarios, médicos o de emergencia”.

Ya a mediados de marzo Puertos del Estado informó de que las 28 autoridades portuarias y los 46 puertos que conforman el sistema portuario espa-

La prohibición de entrada de buques no ha afectado a los de transporte ni a aquellos con fines humanitarios, médicos o de emergencia

ñol de interés general “mantendrían con normalidad su operativa de logística de mercancías con aquellos buques que tienen solicitada escala”.

Pero, lógicamente, una disposición legal no inmuniza ante el avance de un enemigo invisible y tenaz. Los implicados han ido tomando sus propias medidas para protegerse del virus desde la óptica puramente sanitaria. Así, las autoridades portuarias han asumido el plan de contingencias genérico, organizado en tres fases: una primera de prevención e información, otra posterior con restricciones en caso de detectarse contagios y una última que contemplaría el cierre parcial o total de instalaciones. Al cierre de estas líneas los puertos se encontraban mayoritariamente en la fase dos.

Otras medidas concretas más ligadas al desempeño diario de los trabajadores se han centrado en el refuerzo de



Trabajadores del Puerto de Vigo protegidos contra el coronavirus

servicios de limpieza, instalación de dispensadores de jabón, limitación de reuniones, cancelación de visitas, anulación de misiones comerciales, etc.

El 19 de marzo Puertos del Estado publicó el documento 'Recomendaciones de actuación para las Autoridades Portuarias ante la crisis creada por el COVID-19'. Sus objetivos son tener liquidez económica en pro de la continuidad de la actividad en los puertos, así como abordar cuestiones surgidas en materia de contratación y personal.

En concreto, prevé aplazamiento de pagos en las tasas de ocupación; reducción de la exigibilidad de tráficos mínimos; del plazo de pago a proveedores y supresión de la primera aportación trimestral de 2020 a Puertos; ampliación de los contratos licitados que acaben en marzo y ayudas al personal.

Puertos del Estado además ha presentado su "Guía de actuaciones ante el Covid-19" con consejos en operaciones de manipulación de mercancías y un manual de actuación en casos de infección del personal del puerto.

También los astilleros se han visto afectados: Navantia ha paralizado toda la actividad de reparación y construcción en los astilleros públicos españoles.

PESCA

El sector pesquero también se ha visto duramente afectado. Europêche pidió en los primeros días de la crisis al comisario de Medio Ambiente, Océanos y Pesca de la UE, Virginijus Sinkevicius, "medidas urgentes y extraordinarias".



La actividad de la flota de bajura se ha visto drásticamente afectada.

Europêche y EAPO coinciden con el Ministerio en la petición a la UE de que se transfiera el 10% de cuotas de pesca a 2021

Aseguraba que el sector "ya está registrando una importante reducción de la demanda de pescado, además de una caída notable de los precios en determinadas lonjas con flotas de bajura que, inevitablemente, llevarán al cese de las actividades pesqueras". El cierre de la hostelería, que causó la caída del precio de las especies de más valor, ha afectado especialmente a estas flotas.

Según la Federación Nacional de Cofradías (FNCP), la caída de la actividad en la flota de bajura ha ido creciendo con los días, siendo notable en el Mediterráneo y el Golfo de Cádiz. Pero también en el Cantábrico hay dificultades: la flota asturiana estudiaba al cierre de esta edición el cese total y la del País Vasco ya había parado el arte de cerco. Mientras, las restricciones a la movilidad afectan a la campaña de



la caballa o la anchoa. En Galicia, casi todas las mariscadoras han parado.

Ante esto, Europêche considera prioritario que la Comisión destine fondos al sector y adapte sus normas. Recuerda que el Fondo Europeo Marítimo y Pesquero no permite ayudas por paralización debida a crisis sanitaria o epidémica, lo que deberá revisarse. Lo mismo ha pedido al comisario Sinkevicius el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, que solicita incluir la razón de salud pública en el ámbito de las paradas temporales, aunque circunscrito al periodo de crisis por el coronavirus: "No proponemos una modificación permanente".

Con el avance de los días, tanto el ministro como Europêche y la Asociación Europea de Organizaciones de Pro-

ductores (EAPO), ante el cúmulo de circunstancias negativas para la captura y comercialización, han pedido a la UE que valore la opción de transferir más del 10% de sus cuotas de pesca al próximo año. Señalan las dificultades que enfrentan las flotas como restricciones a operaciones portuarias en terceros países o problemas logísticos para la descarga de pescado congelado. A eso se añaden obstáculos para el relevo de tripulaciones, así como aumentos en las tarifas de envíos de hasta un 300% por escasez de contenedores refrigerados.

En lo comercial, el sector ha apuntado como principal preocupación el colapso de los precios de primera venta por el cierre de restaurantes y servicios de comidas. Además, se advierte de las dificultades para recibir pagos por dificultades ligadas al teletrabajo, y se señala que no existe un protocolo en caso de cuarentenas de buques europeos en puertos terceros. Tampoco asistencia sanitaria regular en los mismos e imposibilidad de repatriación de marineros, así como dificultades en el suministro de medicamentos.

El sector reclama también sentido común en los controles en los desplazamientos, de forma que se permita a los pescadores compartir vehículo hasta el barco en el que van a faenar. Por su parte, los armadores están a la espera de saber si pueden acogerse a la figura del ERTE por causa de fuerza mayor.

La imposibilidad de cumplir con las medidas de protección en los barcos pequeños y el descenso de los precios están paralizando poco a poco al sec-

Se insta a la UE a que reconsidere que el Fondo Marítimo y Pesquero de la UE pueda ayudar en paros por crisis sanitarias



Crucero en Palma de Mallorca.

tor. "No tenemos mascarillas, y sobre todo en las embarcaciones de bajura, donde es imposible trabajar con una distancia de dos metros, la gente tiene miedo", señala el secretario general de Cepesca, Javier Garat.

Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, afirma que "las tripulaciones llevan guantes, porque ya los usábamos antes, pero es imposible no tocarse la cara si trabajas en el mar". En caso de que alguien se contagie el barco quedaría en puerto paralizado y la tripulación en cuarentena. Además, ante el miedo a contagiarse muchos barcos pequeños se quedan en tierra.

Cepesca ha creado un comité de crisis para hacer seguimiento. Su objetivo es actuar ante las dos mayores preocupaciones: el riesgo de desabastecimiento y la seguridad de los trabajadores.

Por otra parte, las consecuencias para los pescadores españoles trascienden fronteras: Mauritania ha prohibido a los barcos procedentes de zonas infecta-

das por el coronavirus establecer contacto con puertos o barcos del país. La pandemia por coronavirus deja también en el aire el acuerdo pesquero vigente con Marruecos.

CRUCEROS

Precisamente la conexión con el país magrebí es otro punto controvertido. Las autoridades marroquíes cerraron sus fronteras el 13 de marzo, pero ya el día antes habían suspendido vuelos y travesías marítimas. Cesaron las salidas de ferrys desde Algeciras y Tarifa, así como las conexiones con Ceuta y Melilla, y se prohibieron escalas de barcos de recreo y cruceros.

El asunto de los cruceros ha sido de los más comentados estos días por las implicaciones económicas y sociosanitarias que tienen las decisiones sobre una actividad turística en auge. Como se señaló antes, la prohibición de atraque fue una de las primeras medidas aunque, por otra parte, se autorizó a los puertos a concederles atraques de larga

Las tres mayores operadoras de cruceros del mundo han perdido en dos meses más de la mitad de su valor de mercado

estancia con el fin de retirarlos de la circulación, sin pasajeros y con la tripulación imprescindible.

Los efectos económicos de todo esto no se han hecho esperar en este sector: según un informe elaborado por

Bloomberg, las tres mayores operadoras de cruceros del mundo han perdido en apenas dos meses más de la mitad de su valor de mercado, lo que equivale a una cantidad superior a los 42.000 millones de dólares. ■

IÑAKI MORENO

COVID-19: medidas en los buques pesqueros

La Secretaría General de Pesca y el Instituto Social de la Marina plantean las siguientes medidas sanitarias y de seguridad.

EN EL CONTROL DE ACCESO Y PREVIO AL EMBARQUE

- Confirmar que los tripulantes no han tenido contacto estrecho con afectados. En caso de que sí, aplazar su embarque.
- Verificar ausencia de síntomas.
- Confirmar el estado general y comprobar la fiebre.
- Ante síntomas, no embarcar.
- Personas más sensibles ante el coronavirus no deben embarcar.

ORGANIZACIÓN Y LIMPIEZA EN EL BUQUE

- Disposición de pañuelos desechables y soluciones alcohólicas.
- Equipos respiratorios de protección individual con nivel FFP2.
- Aumento de la frecuencia de limpieza de instalaciones.
- Colocación de contenedores cerrados para pañuelos usados.
- Aumento de la frecuencia de retirada de desechos.
- Limpieza periódica de superficies



de contacto habitual: manillas, interruptores, pasamanos, etc.

- Evitar la concurrencia de más de 5 personas. Distancia mínima de 1,5 m. Opción de establecer turnos.

ANTE SOSPECHA O POSITIVO DE CORONAVIRUS

- Se deberá aislar, colocar mascarilla y contactar con el Centro Radio Médico de los Servicios Centrales del ISM. Será necesario recopilar toda la información posible para el estudio epidemiológico.
- El Centro dictaminará si urge una evacuación y hará seguimiento.

• El tripulante aislado se confinará en un camarote de acceso restringido. El suministro de comida lo hará una única persona y platos y cubiertos se desinfectarán con agua y lejía.

- El personal sanitario del Servicio de Prevención realizará la búsqueda de los contactos más cercanos, así como su seguimiento durante las dos semanas siguientes.
- Es necesario notificar a la autoridad laboral los contagios con origen laboral y sus correspondientes cuarentenas, por su consideración de accidente de trabajo.

DE NUEVO CIFRAS RÉCORD, PERO A UN RITMO QUE INDICA CAMBIOS

Crecimiento ralentizado

El tráfico portuario ha crecido a un ritmo medio del 3 por ciento en la última década. Sin embargo, el 0,19 de incremento registrado el último año apunta una cierta desaceleración que, sin embargo, no empaña el hecho de que, nuevamente, se han alcanzado cotas históricas. Un buen balance de 2019 empañado por la sombra que la pandemia de coronavirus cierra sobre el sector en el futuro inmediato.



Puerto de Barcelona.

La crisis del Covid-19 sume al sector en una incertidumbre sin precedentes: el futuro estará condicionado por el descenso en el transporte mundial, así como por la inquietud generalizada respecto a los efectos de esta insólita situación sobre la economía planetaria.

En medio de este mar de dudas, imprecisiones y estupor ante el ritmo que siguen los acontecimientos, los puertos españoles pueden al menos afrontar la situación desde la tranqui-

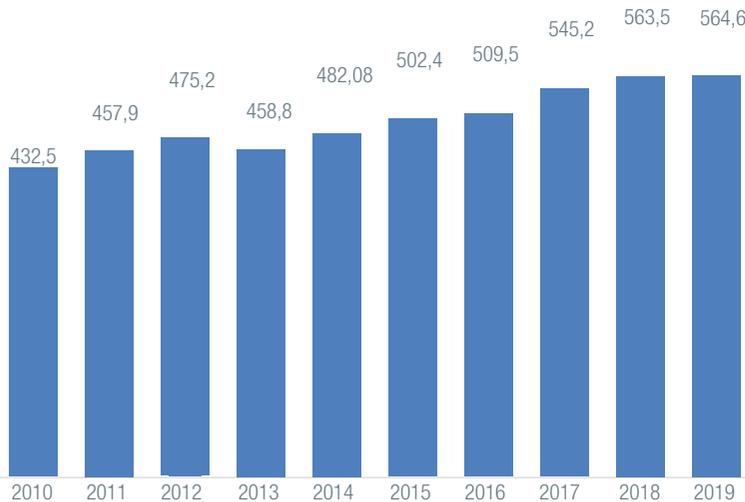
**Algeciras,
Valencia y
Barcelona
siguen siendo
los líderes
del ranking
de puertos
españoles**

lidad que transmite el hecho de haber cerrado una década de crecimiento espectacular, a una media del 3%.

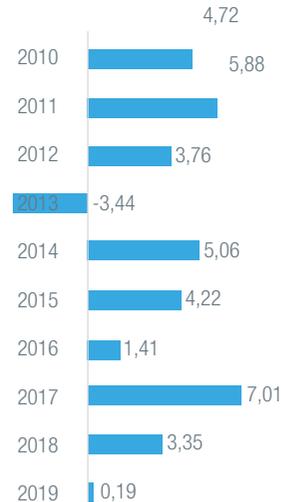
Eso sí, el balance indica que ese ritmo se ralentizó en el último ejercicio quedándose en un modesto 0,19 por ciento de aumento en el tráfico general de mercancías en 2019. Graneles líquidos con un 3,5 por ciento más, mercancías en tránsito (4 por ciento) y pasajeros (3,57) son los capítulos que más han contribuido a mantener este equilibrio, compensando de esta

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO EN LA ÚLTIMA DÉCADA

TOTAL TONELADAS (millones)



% DE VARIACIÓN



Fuente: Puertos del Estado

forma la caída de los graneles sólidos, que se situó en el 11 por ciento.

Uno de los capítulos más afectados por la epidemia de coronavirus va a ser el del turismo, de ahí que sea relevante detenerse en el dato del tráfico de pasajeros: en 2019 se superó la cota de los 37 millones de personas, un 3,57 por ciento más. Los pasajeros de líneas regulares crecieron un 3 por ciento, mientras que los de cruceros aumentaron un 4,8%.

Nuevamente Algeciras, Valencia y Barcelona lideran los rankings globales de actividad portuaria, aunque es el segundo de ellos el que registra un incremento porcentual más pronunciado, concretamente de un 5,81 por ciento. Algeciras ha crecido de manera más discreta, un 1,87 por ciento mientras que el puerto catalán registra un leve descenso del 0,12 por

ciento. Con respecto al año anterior no hay cambios en las diez primeras posiciones. A los puertos antes citados les siguen Bilbao, Cartagena, Huelva, Tarragona, Las Palmas, Castellón y Gijón.

El onubense registra el crecimiento más importante al sumar un 2,68 por ciento más de tráfico en 2019. Según indicó su presidenta, Pilar Miranda, en la presentación de las cuentas, estos resultados han venido motivados por el buen comportamiento de los tráficos de graneles líquidos y de la mercancía en general.

ALGECIRAS Y VALENCIA DESTACAN

El tráfico total de mercancías en la dársena del Estrecho rozó en 2019 los 110 millones de toneladas, lo que le ha permitido superar por cuarto año consecutivo la barrera de los 100

Graneles líquidos, mercancías en tránsito y pasajeros sustentan el leve crecimiento que registra el balance de 2019

millones lograda por primera vez en 2016, una cota todavía muy lejana para el resto de puertos españoles. Este volumen lo sitúa entre los primeros puertos de Europa.

Por capítulos, destacó el movimiento de 5.119.456 Teus, lo que supone un crecimiento del 7,3 por ciento, ligeramente por encima de las previsiones iniciales, según confirmó en la presentación del balance el propio presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, Gerardo Landaluce.

A este respecto cabe señalar que Algeciras subió en 2019 un puesto en el ranking de puertos de contenedores de Europa colocándose en sexta posición, según la clasificación que elabora Porteconomic.eu. Por delante están Rotterdam, Amberes, Hamburgo, El Pireo y Valencia. El puerto griego se ha

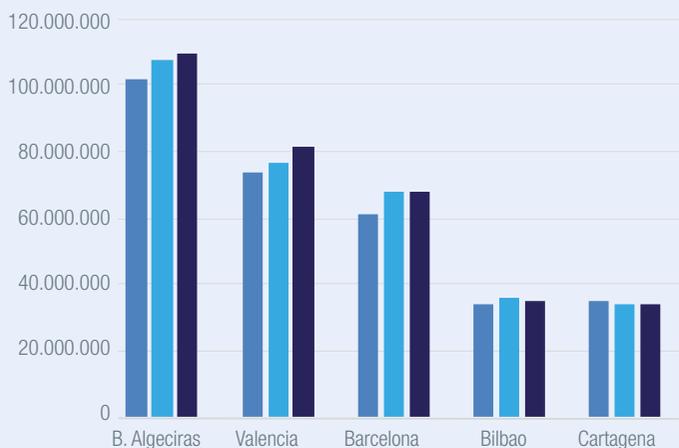


Puerto de Bahía de Cádiz.

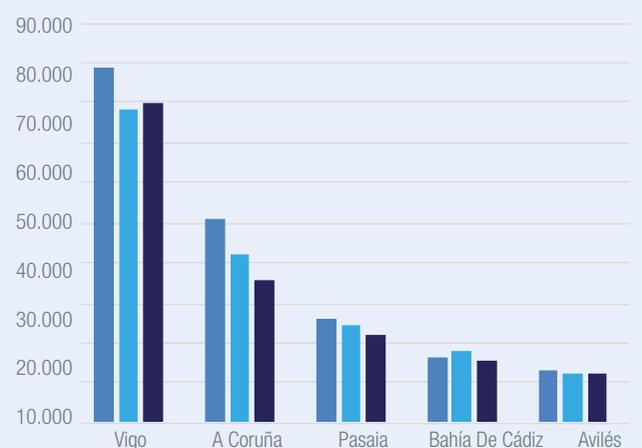
colocado, por primera vez, en cabeza de los puertos mediterráneos en este apartado, en detrimento de los dos españoles que, pese a su crecimiento, no han aguantado el envite heleno.

Top 5 de los puertos españoles

TRÁFICO PORTUARIO (TONELADAS)



PESCA (TONELADAS)



Porto	2017	2018	2019
B. Algeciras	101.555.971	107.361.029	109.373.622
Valencia	73.559.877	76.621.101	81.076.041
Barcelona	61.366.941	67.756.258	67.672.481
Bilbao	34.306.674	35.695.401	35.562.269
Cartagena	34.688.199	33.941.690	34.548.852

Porto	2017	2018	2019
Vigo	89.127	78.169	79.803
A Coruña	51.102	42.358	35.924
Pasaia	25.989	24.638	21.888
Bahía De Cádiz	16.294	17.693	15.320
Avilés	13.569	12.546	12.495



El de Valencia ha incrementado su tráfico de contenedores en un cinco por ciento, el triple de la media de los puertos españoles, de forma que los tres recintos que gestiona

esta Autoridad Portuaria (Valencia, Sagunto y Gandia) canalizaron casi 5,5 millones de contenedores, otra cifra de récord histórico en España. En cuanto al tráfico total, se trata del primer ejercicio en su historia que Valenciaport supera la cifra de los 80 millones de toneladas. Mercancía general, tráfico ro-ro de remolques, semirremolques y plataformas, y contenedores son los apartados en los que más sobresale.

Una de las claves este año para Valencia ha sido la evolución del comercio exterior de mercancía general, que crece un 3,37 por ciento, con un total de 25,4 millones de toneladas. En concreto, las exportaciones aumentaron un 4,97 gracias, fundamentalmente, al buen comportamiento de Estados Unidos (un 15,35 por ciento más). En

MERCANCÍAS EN TRÁNSITO (TONELADAS)



■ 2017	65.136.337	34.157.135	18.172.770	10.910.910	2.873.885
■ 2018	69.737.890	35.313.050	22.325.353	11.013.891	4.579.906
■ 2019	73.356.629	36.711.159	22.486.934	10.933.067	3.475.182

TRÁFICO RO-RO (TONELADAS)



■ 2017	12.150.479	9.452.523	11.198.738	7.712.375	4.180.212
■ 2018	12.988.879	11.829.219	11.613.911	8.336.434	4.246.705
■ 2019	13.623.887	12.604.398	10.858.062	9.065.986	4.450.804



Puerto de Santander.

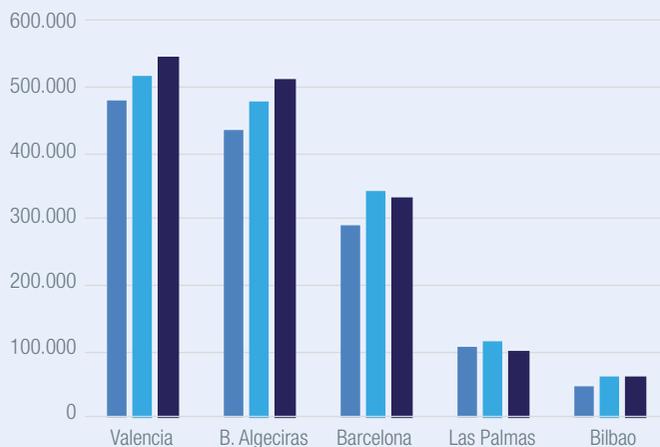
importaciones destacó en 2019 la evolución de China (+5,68%) y Turquía (+6,65%).

ESTRATEGIA PARA BARCELONA

Por lo que se refiere a Barcelona, el estancamiento de su actividad global con respecto a 2018 hizo que su presidenta, Mercè Conesa, anunciara ya en la presentación de resultados la necesidad de plantear una nueva estrategia comercial que sepa combinar el respeto al medio ambiente con la incertidumbre ante los vaivenes del sector del automóvil.

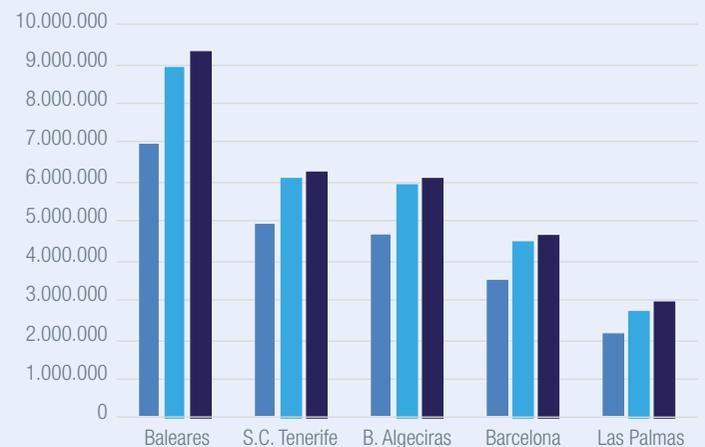
Pese al frenazo registrado este último año, el Port de Barcelona obtuvo en 2019 una cifra de negocio de 172 millones de euros, un resultado muy similar al de 2018. Esta estabilidad en los ingresos la ha conseguido a pesar de

CONTENEDORES (TEUS)



■ 2017	4.832.156	4.389.851	2.968.757	1.183.327	604.871
■ 2018	5.182.665	4.773.158	3.422.978	1.140.545	638.447
■ 2019	5.441.037	5.119.456	3.324.196	1.006.322	628.425

PASAJEROS



■ 2017	8.248.346	5.884.404	5.539.129	4.139.999	2.574.972
■ 2018	8.942.434	6.084.062	5.952.840	4.493.646	2.704.456
■ 2019	9.310.788	6.305.604	6.102.305	4.628.562	3.000.816

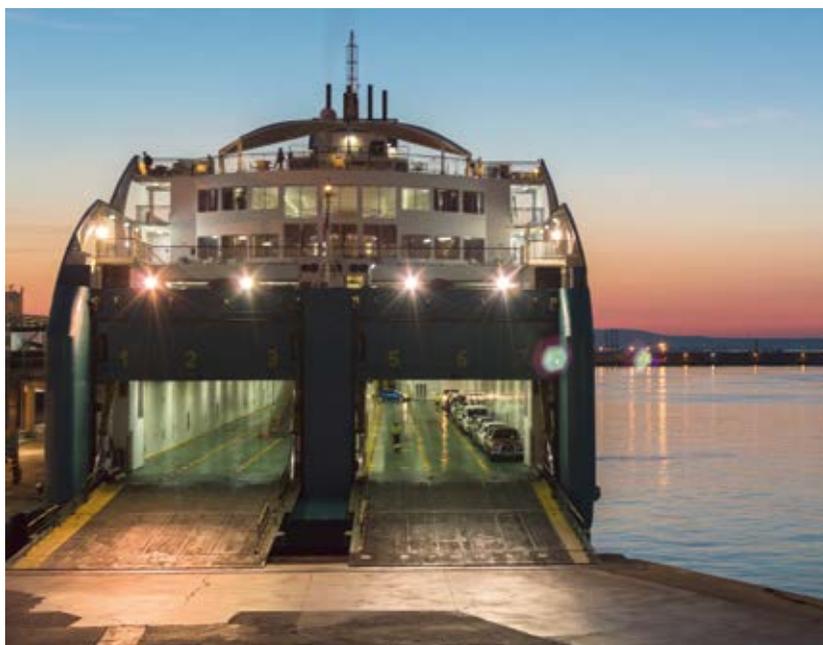
la rebaja del 10% aplicada en la tasa a la mercancía, una de las principales fuentes de ingresos del Port y que ha supuesto dejar de ingresar unos 4,5 millones de euros.

Con respecto al beneficio, ha llegado a los 44 millones de euros, un 18 por ciento menos que en 2018. La caída, según explica el propio puerto, se debe al incremento de los gastos no recurrentes como el dragado general; una provisión de más de 5 millones de euros para hacer frente al potencial riesgo de litigios; y el incremento en un 26 por ciento de la aportación al Fondo de Compensación Interportuario (1,3 millones de euros) para atender las necesidades del fondo de capital 'Puertos 4.0', dirigido a atraer y facilitar la aplicación del talento y la emprendeduría en el sector logístico portuario.

'PEQUEÑOS' QUE DESTACAN

Más allá de las grandes cifras de los puertos principales, el balance 2019 ofrece un dato que da muestra de la pujanza de puertos que no suelen tenerse en cuenta en los análisis globales. Se trata del hecho de que los cuatro que registran el índice más alto de crecimiento se encuentran en la franja de los que podrían considerarse pequeños o medianos. Se trata de Bahía de Cádiz (12,27 por ciento más de tráfico total), Santander (10,04), Vilagarcía (9,01) y Málaga (8,59 por ciento).

Graneles líquidos y sólidos impulsan el incremento de la actividad en Cádiz, al aumentar su volumen en un 95 y un 7,4 por ciento, respectivamente. El tráfico de cruceros anotó 315



Transbordador en el Puerto de Mallorca.

Los cuatro puertos que registran los índices de crecimiento más altos en 2019 están en la franja de los medianos-pequeños

escalas y 477.392 cruceristas, lo que supone un crecimiento del 12 por ciento en el número de pasajeros.

Para Santander ha sido el segundo mejor año en tráfico de mercancías de su historia. La mejoría producida se concentra en los tráficos de graneles sólidos y mercancía general, aunque también las escalas y el número de pasajeros de crucero se han incrementado notablemente.

En Vilagarcía el mayor incremento correspondió a mercancía general, que subió un 10,37 por ciento. Graneles líquidos experimentaron la segunda mayor alza, con un 8,79 por ciento.

Por su parte, tráfico de cruceros, graneles, importación de vehículos nuevos y la conexión con el norte de África fueron los ítems más destacados en el Puerto de Málaga. ■

IÑAKI MORENO

Vertebrar y fortalecer



La situación actual que vivimos de confinamiento a causa del Covid-19 debe hacernos reflexionar en primer lugar, como sociedad y en segundo lugar, como sector de actividad. Como sociedad asistimos a un ejercicio de solidaridad general de los que no estamos muy acostumbrados. El hecho de que nos tengamos que encerrar para no contagiarnos pero sobre todo, para no transmitir el virus es un gesto de gran generosidad hacia nuestros familiares, vecinos y amigos y ese esfuerzo ha de recompensarse sólo con el triunfo sobre una enfermedad que amenaza a los más débiles pero también a los que guardan la sabiduría de la experiencia como son nuestros mayores.

Pero también hemos de plantearnos muchas cosas como sector

y es que en la actualidad no sólo basta con realizar nuestros trabajos día a día sino que tenemos que ser conscientes de la responsabilidad que tenemos a la hora de aplicar los protocolos de seguridad e higiene en nuestras respectivas profesiones.

Hemos necesitado que una crisis sanitaria como la que vivimos nos haga reflexionar sobre las medidas de higiene y sanitarias necesarias para desarrollar nuestras profesiones con calidad y con la seguridad básica para no contagiarnos ahora con el Covid-19, pero también con enfermedades comunes.

Desde Anmupesca venimos denunciando la necesidad de revisión del catálogo de enfermedades profesionales aplicadas a nuestras profesiones, y lo venimos hacien-

Desde Anmupesca venimos denunciando la necesidad de revisión del catálogo de enfermedades profesionales

do porque somos conocedoras de nuestras actividades y sabemos las dificultades a las que nos enfrentamos cada día y cada jornada; circunstancias que ahora se hacen más evidentes con las recomendaciones de un estado de alarma.

No disponemos de servicios sanitarios mínimos, nuestras compañeras las rederas trabajan en el suelo, a veces sin estar cerca de prestaciones higiénicas sanitarias esenciales; no disponemos de botiquines básicos para el desempeño de nuestro trabajo, porque mariscadoras, percebeiras y rederas, sobre todo, realizamos un trabajo itinerante; no podemos garantizar las distancias mínimas porque muchas veces las mariscadoras tenemos que ser trasladadas en turnos de 30 personas en embarcaciones que nos acercan a nuestras zonas de marea, y así podemos seguir.

En el caso de nuestras compañeras armadoras, tripulantes y trabajadoras de lonjas, sienten una gran frustración al no poder garantizar las medidas recomendadas de seguridad, ya que las características de las embarcaciones no permiten guardar las distancias mínimas recomendadas y algo parecido sucede en la actividad posterior en las lonjas, donde también faltan equipos de protección individual.

A todo ello hay que añadir el estado de nuestra economía. El desabastecimiento de materias primas que llegan de mercados asiáticos, antes golpeados por esta crisis tiene un especial impacto en los trabajos de

Cuando volvamos a la normalidad, podemos aprovechar para vertebrar y fortalecer las partes más débiles de este sector

las rederas. Además, en el caso del marisqueo y de las embarcaciones que pescan productos destinados al turismo, el golpe de la crisis en este sector hace que nuestro trabajo pierda rentabilidad con bajadas tremendas del precio, unido a que no somos capaces de garantizar la cadena de trazabilidad, ya que nos encontramos con depuradoras cerradas, por lo que en muchas ocasiones nos vemos obligadas a devolver nuestras capturas al mar.

El desconocimiento de estas y otras realidades de nuestros trabajos también ha quedado patente durante esta crisis, pero es cierto que de todo esto podemos aprender y podemos aprovechar, cuando volvamos a la normalidad, para vertebrar y fortalecer las partes más débiles de un sector que cada día se vuelve más estratégico y esencial para la economía y la vida de nuestra sociedad. ■



RITA MIGUEZ

PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE MUJERES EN LA PESCA



La Revista Mar celebra 600 números en la calle, 56 años acompañando a la gente del mar. La misma esencia adaptada al momento presente, y fruto de ello podemos compartir en nuestras redes sociales las decenas de mensajes que estamos recibiendo.

Y el tiempo nos trató bien... es curioso observar la evolución de aquellas páginas en blanco y negro de principios de los años 60 a la actual revista con difusión multicanal, papel, web, redes sociales, sin que hayan cambiado ni un ápice los objetivos. Desde su nacimiento como institución en 1930 el ISM tenía la necesidad de dar a conocer todo lo que desde Madrid se ponía en marcha para un colectivo disperso y alejado, se comunicaba mediante diferentes boletines que fueron el ger-

¡Qué insensato es el hombre que deja transcurrir el tiempo estérilmente! (Goethe)

men el 1 de diciembre de 1963 de la Hoja Informativa del Pescador que a su vez, tras varios cambios de nombre, dio lugar a la Revista MAR.

Los tiempos cambian y Mar con ellos, la revista mantiene su esencia y a la vez se engancha a lo nuevo para seguir la estela de servicio a la gente del mar y así, además del papel estamos presentes en redes sociales, acompañamos al sector donde nos requieren, queremos ser más que meros espectadores porque ellos somos nosotros.

Algunos nos parece que están desde siempre, que sus nombres están intrínsecamente ligados al mar, a sus gentes y por ende a la Revista Mar. Ellos y ellas, los sabios del mar, siguen mostrándonos su apoyo y colaboración y así, seguimos escuchando con máximo interés a Javier Garat (Cepesca); Manuel Carlier (ANAVE); Luz Baz (ITF) Fernando de la Gándara (IEO); Basilio Otero (FNCP); Alicia Villauriz, y tantos otros.

Y por otro lado, el sector crece, la economía azul nos pide abrir los brazos y donde antes solo escribíamos pescadores, ahora se lee, buzos, rederas, biólogos, prácticos... toda una gran familia.

El tiempo pasa pero seguimos hablando de derechos, problemáticas, bases de cotización, novedades, curiosidades, que también podemos llamar política pesquera, divergencias y sinergias, tecnología, sanidad marítima, especialización, cuotas, conservación del medio...

También sigue habiendo espacio para hablar de libros, museos y opiniones, todas son bienvenidas, incluso las más antagónicas, si las une el hilo común de pensar que el mar nos tiene que albergar a todos.

CERCANÍA

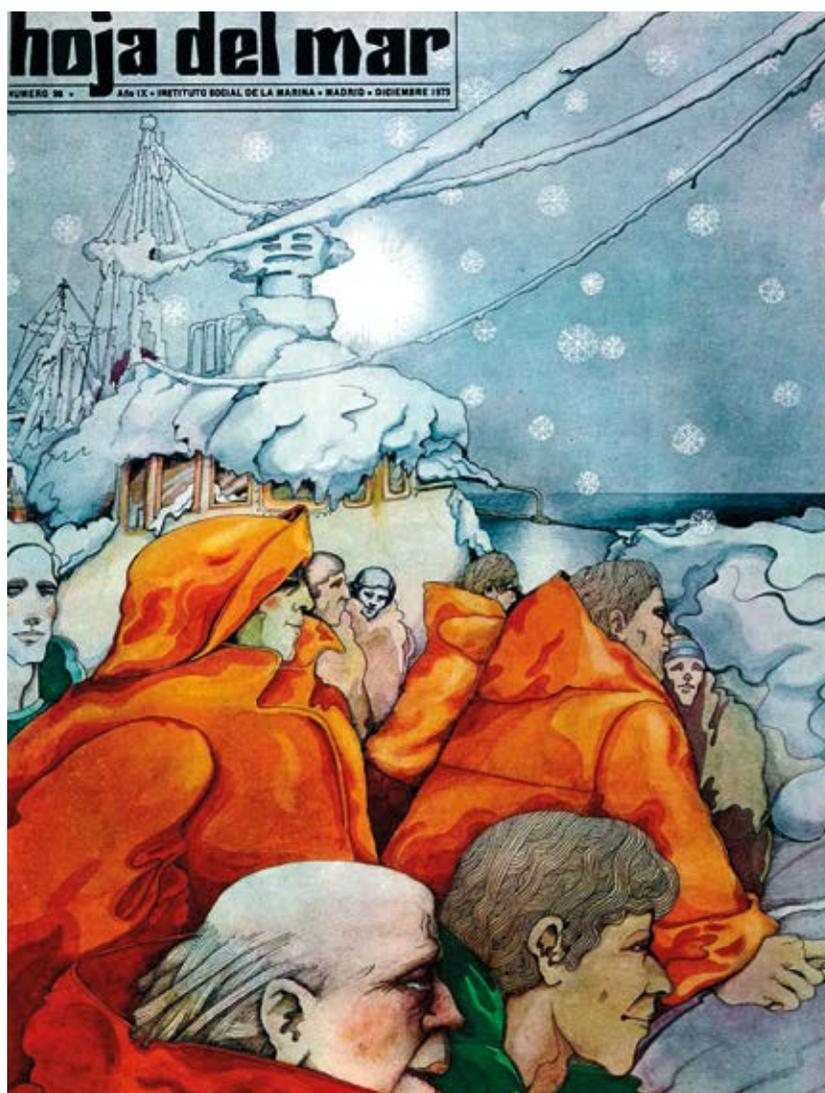
No puede caer en el olvido cómo todo el sector en los años noventa se volcó para que la Revista Mar no desapareciera, la presión consiguió que llegase una moción al Senado donde se frenó la idea de

acabar con una revista decana en el sector del mar.

Y esa cercanía y apoyo perdura de manera inmutable y cuando hemos solicitado colaboración para celebrar nuestro número 600 muchas han sido las respuestas recibidas. Si quieres verlas, conecta con nuestras redes sociales. Twitter: @MarREVISTA - Facebook: RevistaMAR.ISM

En los años 70, la revista tenía más de 15.000 suscriptores. En 2020 tiene cerca de 9.000 y 19.200 accesos

9.000
suscriptores y
19.000 accesos
web



anuales al formato on line, además del seguimiento de los distintos artículos y noticias a través de las redes.

A Coruña es la provincia donde más lectores tenemos, casi el doble que en Pontevedra, le siguen Madrid y Asturias. Como dato curioso nos leen en todas las provincias, incluso aquellas sin mar, Cuenca, Zaragoza, Burgos y también en Jaén.

Tenemos suscriptores en la mayoría de países, además de embajadas y organismos oficiales, hay lectores particulares con vinculaciones profesionales en Cuba, el país donde más nos leen después de España, seguido de Francia, Namibia, Argentina y Senegal. Curiosamente un país sin salida al mar como Suiza ocupa el sexto puesto en número de lectores en el extranjero.

CURIOSIDADES

En 1984 se reduce el formato ligeramente y se moderniza incluyendo

La Hoja del Mar tuvo formato tabloide hasta 1983 que cambió al tamaño revista

nuevas secciones no solo informativas sino también de entretenimiento como pasatiempos, recetas de cocina y deportes. También se organizan mesas redondas que entraban de lleno en los temas más polémicos del momento.

La sección deportiva duró poco, comenzó a recibir críticas bien pronto, no solo porque los entrevistados nada tenían que ver con el mar sino porque los lectores se quejaban de que “todos eran futbolistas del Real Madrid”.

Adolfo Suárez, según cuentan algunas de sus biografías y los compañeros de la época, fue colaborador de la revista en 1964 antes de dedicarse a la política.

La revista contaba con ilustres colaboradores como el escritor Manuel Rivas; el crítico literario Rafael Chirbes o el “hombre del tiempo” Fernando Medina.

En 1977 se incorporaron corresponsales en el extranjero, entre ellos José María Carrascal desde Nueva York.

En 1984 nuestros redactores usaban de forma pionera los términos inclusivos y podemos leer alusiones “a los derechos de los marineros y marineras”.

En 1985 el exministro franquista Joaquín Gutiérrez Cano escribía en la Sección Cartas de los Lectores solicitando la baja por “la agresividad y politización partidista” que, decía, se reflejaba en la revista.

Ya en 1985, el catedrático de filosofía del derecho Joaquín Ruiz Giménez estudiaba las distintas op-





ciones para que la gente del mar pudiera ejercer el derecho a voto.

En 1987 un marino solicitaba por carta a la revista artículos para promover la vocación en la gente joven, entristecido porque ninguno de sus hijos quería seguir sus pasos, esa carta propició un reportaje en profundidad y un dossier sobre la profesión y su acceso formativo.

En 1980 los temas de sanidad marítima se convirtieron en una sección fija y dirigida exclusivamente a los temas de salud a bordo. Es una de las secciones más reproducidas de la revista, lo que propició que se editara un libro recopilatorio en

**En 1971
comienzan
a publicarse
algunas páginas
en color, entre
ellas la portada**

2006 que agotó inmediatamente su tirada.

Octubre de 2019, por primera vez una mujer accede a la dirección de la revista, con la llegada de Ana Munguía después de doce años como redactora experta en Marina Mercante y Seguridad Social.

Y como parece que el sector nunca descansa, ¿alguna vez descansa el mar?, nosotros tampoco y este 2020 en el que cada mes, cada semana, es escenario de encuentros y reuniones internacionales donde se va a debatir el futuro de la flota, del medio marino y de la gente que de él vive, allí estará Mar. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

15 AÑOS DE EXPEDICIONES DE OCEANA

Datos de primera mano

Ser testigo directo de lo que pasa en el mar y no basar el conocimiento en información de terceros. Sobre esta premisa se sustentan las expediciones de Oceana, una de sus señas de identidad que celebran su 15º aniversario.

Ricardo Aguilar, director de Expediciones de Oceana en Europa, explica el objetivo de estas misiones: "A la hora de gestionar y conservar el medio marino nos encontramos con falta de información, sobre todo en aguas alejadas y profundas. El fin es conseguir esa información para una gestión eficiente".

Las últimas se han centrado en Europa, desde el Quark hasta las Eolias. "Y desde los cañones submarinos del Líbano a los fondos del Mar del Norte, pasando por Países Bajos, Alemania, Dinamarca, Noruega y Reino Unido". Pero en estos años ha habido otros destinos como el Golfo de México o la expedición de 2005 desde la costa oeste de EEUU al Mediterráneo.

Entre sus hitos destacan descubrimientos de especies como una esponja de cristal o un foraminífero gigante, y otras "de las que no sabíamos de su existencia en aguas europeas como algún coral negro, estrella de mar, etc.". Aunque los mayores logros se refieren a aguas profundas: "Descubrimos arrecifes de corales de aguas frías, agregaciones de esponjas de cristal, bosques de gorgonias y corales negros, etc."



Imagen de la expedición a las montañas submarinas del Atlántico (2014).

Nuevas especies, localización de otras en zonas donde no se habían detectado aún y hallazgos en aguas profundas, sus principales hitos

La mayoría de las expediciones las organiza la propia Oceana, en ocasiones en colaboración con otras entidades. "Algunos de nuestros trabajos principales han sido acuerdos de colaboración. Por ejemplo, la red Natura marina en Europa", señala. Generalmente utilizan su propio barco, el Ranger, aunque según las circunstancias y necesidades cuentan también con embarcaciones ajenas.

Para Aguilar lo principal es que "hemos aportado información nueva que ha permitido crear nuevos protocolos internacionales, nuevas medidas de protección y nuevos paradigmas de conservación". ■

IÑAKI MORENO

www.empleo.gob.es/cartaespana

Reportajes, entrevistas,
convocatorias, centros
y asociaciones
contenidos exclusivos
Sólo en red

CARTA DE ESPAÑA
online



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

VIII CONGRESO NÁUTICO

Ecoturismo en el centro

A una semana escasa del cierre de puertas del VIII Congreso Náutico Nacional celebrado en Valencia, parte de las perspectivas y propuestas hechas durante el encuentro es probable que se tengan que redefinir por causas evidentes. A pesar de ello, la reivindicación de relevancia de la náutica de recreo dentro de la industria turística nacional y su compromiso con el medio ambiente son dos claves que sin duda van a prevalecer.



Las marinas del Cantábrico están experimentando un importante crecimiento

Un sector que en palabras del ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, *permite desarrollar en nuestras costas un tejido económico de alto valor*

añadido y transmite valores de respeto por la integridad y conservación del medio marino. Prueba de la importancia que la Administración marítima le atribuye, como recordó el ministro en su discurso

de clausura del Congreso, son la profusión de medidas legislativas aprobadas en los últimos años. Sólo en 2019 vieron la luz dos importantes iniciativas –la relacionada con las motos náuticas (un segmento que, en lo que llevamos de año, ha crecido más de un 51%) y la que afecta a las nuevas habilitaciones profesionales para los títulos de recreo-, a las que hay que añadir, según anunció el ministro, la revisión de la normativa sobre inspecciones, reconocimientos de abanderamiento y matriculación de embarcaciones de recreo y del régimen de las titulaciones náuticas, y la puesta en marcha de una ventanilla única entre Capitanías, que se aprobarán este año.

En cuanto a los puntos fuertes del sector en nuestro país, durante el VIII Congreso Náutico se señaló al área del *refit & repair* por su “especial potencial para generar em-

La matriculación de motos náuticas creció un 51% el año pasado

pleo y atraer talento”. La calidad de estos servicios y su impacto en la economía, tanto de forma directa como indirecta, posicionan a España como un destino preferente para la actividad de reparación y mantenimiento de embarcaciones de recreo y como un área con gran potencial para generar puestos de trabajo.

También la econáutica y el eco-barco son dos apuestas firmes del sector, que trabaja con Marina Mercante en el desarrollo de un instrumento normativo acorde con su compromiso con la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible.

APUESTA TURÍSTICA

La inclusión de la oferta de la náutica deportiva en la estrategia turística nacional es otra de las apuestas fuertes del sector. Propuestas como la del Club de Producto de Turismo Náutico de España, que Anen y Northmarinas están desarrollando con el respaldo de la Secretaria de Estado de Turismo, son un ejemplo de ello. En concreto, el club constituido en el Norte de España es ya una realidad y está facilitando la proyección de este tipo de turismo a nivel internacional. De hecho, en el último año, algunas provincias del Cantábrico han incrementado considerablemente sus matriculaciones. Es el ejemplo de Cantabria, que aumentó sus registros un 400%; Lugo, con un 200% más y Pontevedra, con un 122% matriculaciones más que en 2019. ■

A. MUNGUÍA



El Congreso completó su aforo en Valencia

JORNADA ACUIPLUS-U. POLITÉCNICA DE MADRID

Objetivo: ser sostenibles

El Clúster ACUIPLUS, en colaboración con la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agronómica, Alimentaria y de Biosistemas de la Universidad Politécnica de Madrid, organizaron el pasado 28 de febrero una jornada técnica sobre el alineamiento de la acuicultura con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas. Representantes de los diferentes actores implicados en la cadena de valor de la acuicultura estuvieron presentes en este acto donde se debatió sobre Responsabilidad Social Corporativa (RSC), crecimiento y desarrollo, sostenibilidad ambiental y cooperación.



La acuicultura cumple con los ODS de Naciones Unidas

En el año 2015, los líderes mundiales se reunieron para acordar unos objetivos globales que ayudaran a terminar con la pobreza, proteger el planeta y asegurar prosperidad y bienestar. De la reunión salió la Agenda de Desarrollo Sostenible que hasta el año 2030 implicará a todo tipo de actores: gobiernos, empresas,

La acuicultura contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible a lo largo de toda la cadena de valor

sociedad civil y personas individuales. El documento plantea 17 Objetivos con 169 metas, de carácter integrado e indivisible, que abarcan las esferas económica, social y ambiental. La nueva estrategia regirá los programas de desarrollo globales en los próximos 15 años. Al adaptarla, los Estados se comprometen a movilizar los medios necesarios para su



implementación mediante alianzas, centradas especialmente en las necesidades de los más pobres y vulnerables. La Agenda implica un compromiso universal pero cada Estado es soberano para fijar sus propias metas nacionales, apegándose a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Además de poner fin a la pobreza en el mundo, los ODS pretenden erradicar el hambre y lograr la seguridad alimentaria; garantizar una vida sana y una educación de calidad; lograr la igualdad de género; asegurar el acceso al agua y la energía; promover el crecimiento económico sostenible; adaptar medidas urgentes contra el cambio climático; promover la paz y facilitar el acceso a la justicia.

ACUICULTURA SOSTENIBLE

Con el fin de dar a conocer y potenciar la contribución de la acuicultura al cumplimiento de estos Objetivos, el Clúster ACUIPLUS y la Politécnica de Madrid organizaron el pasado 28 de febrero la jornada “Acuicultura Sostenible bajo un enfoque compartido: el compromiso con los

La jornada, organizada por el clúster ACUIPLUS y la Universidad Politécnica de Madrid, tuvo un carácter eminentemente práctico

ODS en la cadena de valor”, en la que participaron representantes de la Organización para la Alimentación y la Agricultura de Naciones Unidas (FAO), Foro Impacto, ICEX, y representantes de empresas del sector.

La jornada, de formato dinámico y eminentemente práctico, se desarrolló a través de cuatro talleres en los que los participantes obtuvieron conocimientos que les permitieron “interactuar abiertamente para identificar posibles puntos de colaboración entre entidades e incluso proponer nuevas líneas de colaboración dirigidas a un mejor posicionamiento de la acuicultura en el marco de dichos ODS”, según la organización.

Paloma Carballo, jefa del área de Acuicultura de la Secretaría General de Pesca del MAPA aseguró que el acto serviría “para sacar ideas que contribuyan al desarrollo del sector, de cara a próximos reglamentos y planes estratégicos”. Por su parte,



Desarrollo de uno de los talleres



La Escuela de Agrónomos acogió la jornada

M^a Jesús Villamide, subdirectora de Prácticas, Empleabilidad e Internacionalización de la Politécnica, aseguró que *“la acuicultura trabaja por el cumplimiento de los ODS, como la eliminación del hambre en el mundo. Tratar a la acuicultura de manera transversal en toda la cadena de valor es ya un valor en sí mismo”*, dijo. Desde el Clúster ACUIPLUS, Albert Comas declaró que *“sin sostenibilidad no hay empresas”*. A su juicio, el reto está en *“ser empresas sostenibles y rentables”*.

Mariana Toussaint, experta de la FAO en comercio pesquero, declaró que la organización internacional trabaja desde hace 25 años por la sostenibilidad social de la pesca y la acuicultura, diseñando instrumentos que contribuyen al desarrollo del sector. Fue ella la encargada de moderar y presentar el primer taller: *“Comprometidos con un sector socialmente responsable, igualitario e inclusivo”* que alineaba la acuicultura en el

marco de la responsabilidad social y la igualdad, trabajando en profundidad en los objetivos de terminar con la pobreza y el hambre en el mundo, promover la salud, el bienestar, la igualdad de género y reducir las desigualdades.

Cristóbal Aguilera, del departamento de Innovación y Negocios del IRTA aseguró que los ODS *“deben regir la instalación y los procesos en todo momento”*. Aguilera presentó el proyecto NewTechAqua que busca mejorar la cadena de valor de la acuicultura europea a través de tecnologías y herramientas y conceptos sostenibles en el tiempo.

COMPETITIVIDAD E INNOVACIÓN

David Muñoz, del departamento de Sostenibilidad del ICEX, fue el encargado de presentar el segundo taller: *“Comprometidos con un sector competitivo, innovador y en constante crecimiento”* cuya finalidad era abordar los ODS desde la industria acuícola y el desarrollo de tecnologías innovadoras, que contribuyan al crecimiento económico del sector.

“La sostenibilidad está ligada a la competitividad y a la innovación. El consumidor premia a las empresas responsables y sostenibles y castiga a las que no lo son. Esto afecta al negocio y es el objetivo que debe perseguirse a largo plazo y de manera perdurable, especialmente al hablar de internacionalización o exportación”, dijeron en el taller. Para Muñoz, los ODS son una *“gran oportunidad de negocio para crear alianzas y si-*

Entre los participantes destacaron representantes de la FAO, Foro Impacto, ICEX y empresas del sector

nergias”. Ejemplo de ello es el proyecto de camaricultura desarrollado en Tumaco (Colombia) que ha permitido a las mujeres de la localidad asociarse para criar camarón y salir de la violencia que sufrían.

Los participantes en este taller concluyeron que *“hay que dar valor añadido pagando el precio justo”*. Para los representantes de las empresas, *“la sostenibilidad es rentabilidad, de lo contrario no vale. Es un camino largo. Necesitamos tiempo para aprender. Necesitamos educarnos. Mucha pedagogía. Esto es responsabilidad de todos”*, dijeron.

IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

El tercer taller *“Comprometidos con un sector sostenible y que reduzca el impacto en el medio ambiente”*, buscaba analizar estrategias y alternati-

El reto de las empresas acuícolas es ser rentablemente sostenibles en el tiempo

vas para el desarrollo de una acuicultura sostenible, identificando fuentes de energía renovables y acciones que minimicen el impacto ambiental o mitigar el cambio climático cumpliendo con los ODS.

Rosa Castizo, del Observatorio de Desarrollo Sostenible y Cambio Climático de La Rábida, explicó que cada año, la Tierra agota antes los recursos biológicos de los que dispone para un año. Según Castizo, los ODS ordenan las líneas de trabajo del Observatorio donde trabaja aunque *“hay que trabajar intersectorialmente”*. *“Es más rentable adaptarse al rigor del cambio climático ahora que dentro de cinco años, por lo que estamos en un momento crucial”*, dijo.

Finalmente, en el cuarto taller: *“La cooperación como herramienta fundamental para el compromiso”* se analizó la posibilidad de llevar a cabo nuevas alianzas y pactos que contribuyan al cumplimiento de la Agenda 2030.

La responsabilidad social de las empresas tiene que reflejarse en la cuenta de resultados empresariales a nivel económico, medioambiental y social y la sostenibilidad tiene un coste. *“Estamos en una economía de impacto. Hay que valorar y medir el impacto social y medioambiental de las empresas”*, dijeron los participantes en este último taller para quienes la inversión de impacto es el resultado de una rentabilidad económica, social y medioambiental que generan efectos positivos y duraderos. ■



Representantes de los organizadores, el MAPA y la FAO en la mesa inaugural

ANA DIAZ

VERDEL, XARDA O CABALLA

Arranca la primera costera

No estamos en un momento nada sencillo ni habitual pero, a pesar de ello, en los comienzos de este mes de marzo, los pesqueros pusieron proa al encuentro de la caballa (xarda o verdel), arrancando así la primera costera, y una de las más importantes, para la flota del Cantábrico Noroeste, que esta temporada cuenta con unas posibilidades de pesca un 41% superiores a las del año pasado, y aplicará cambios en los criterios de reparto entre las flotas de la Comunidades Autónomas participantes.



A. Murguía

El sistema de distribución de cuota por artes sigue siendo el del año pasado

La campaña comenzó oficialmente la medianoche del día 2 de marzo para los barcos de cerco, arrastre y otras artes de Asturias, Cantabria, Galicia y País Vasco, que en total

podrán capturar este año 34.708 toneladas; 10.000 más que en 2019, gracias al incremento de un 41% de la cuota “raspado” en el Consejo de Ministros de Pesca, celebrado en diciembre en Bruselas.

Después de años de recorte de cuota – tanto el año pasado como el anterior se redujo en un 20%, respectivamente- el anuncio fue recibido con satisfacción, a pesar de que se partía de cuotas bajas. Para que este incremento “beneficie a todas las flotas que participan en esta pesquería”, la Secretaría General de Pesca ha distribuido la cuota nacional tratando de evitar la polémica suscitada el año pasado, que desembocó con la dimisión en bloque de los patrones mayores de las cofradías de pescadores asturianas.

PENDIENTES DEL SWAP

Para evitar esas polémicas y “mejorar el equilibrio entre las distintas flotas” y, tras estudiarlo en la Comisión constituida por la Secretaria General de Pesca y las Comunidades Autónomas, se decidió modificar el reparto de la cuota adicional de caballa, es decir, el que se obtiene mediante los intercambios con otros Estados miembros (lo que se conoce como el SWAP del verde), de forma que el 41% de las cuotas adicionales se siga distribuyendo conforme a las claves de reparto actual, mientras que cerca del 60% restante -el swap- se haga en base a otros criterios como la dependencia y la obligación de desembarque, lo que en la práctica supone dar más a los barcos con menos cupo y más dependencia de la pesquería. Con este nuevo criterio, que beneficiaría a gallegos y asturianos, para vascos y cántabros estará compensado, según los cálculos de la Secretaría General de Pesca, con el



La caballa es una especie migratoria que viaja en gigantescos bancos

Por Comunidades Autónomas, las flotas de País Vasco y Cantabria son las que más cuota reciben, seguidas por Asturias y Galicia

porcentaje que les corresponde del 40% de cuota extra autorizado por Bruselas para esta costera.

De las 29.161 Tn “reales” de que dispone la flota que faena en el Cantábrico Noroeste –de las 34.705 toneladas asignadas por la UE para 2020 hay que restar el pago de sanción por sobrepesca de 2009 y 2010–, el 34% corresponden al cerco, casi un 29% es para el arrastre y cerca de un 37% es para la flota de artes menores. Por Comunidades Autónomas, la distribución es de un 14,7% para la flota asturiana; un 42% para la vasca, es decir, guipuzcoana y vizcaína; un 25,7% para los barcos con puerto base en Cantabria y el 17,3% para los de Lugo, Pontevedra y A Coruña.

Pero, aunque hay cambios en el reparto, no los hay en lo pactado en el plan de gestión del Cantábrico Noroeste, con lo que el sistema de distribución es el mismo que hasta ahora: por embarcación, para el cerco y arrastre –aunque la primera modalidad realiza mayoritariamente una gestión conjunta-; y por



La flota española dispone este año de 29.161 Tn de caballa para capturas

provincia, en el caso de las artes menores, basándose en la clave de reparto en la que predominan los derechos históricos, un criterio al que se oponen gallegos y asturianos: el borrador que presentó la Secretaria General de Pesca deja constancia de que hubo barcos que en 2019 pescaron más de la cuenta y que se descontarán esos excesos y que hubo barcos que no llegaron a pescar el 80% del cupo asignado que también serán excluidos. Las cesiones de cuota entre embarcaciones pasan a estar prohibidas y la campaña será objeto de vigilancia tanto por inspectores pesqueros regionales como de la administración central.

Al cierre de esta Revista, la Secretaría de Pesca simplemente había remitido un esquema previo sobre cómo se realizaría el reparto del Swap, con cifras todavía provisionales porque las negociaciones con otros países para los intercambios de caballa aún no

Es probable que se intercambie cuota de caballa por bacaladilla del norte con las flotas holandesa y portuguesa

han concluido. Su objetivo es que, durante la actual campaña, ya se pueda aplicar esa nueva distribución. No obstante, a pesar de que no se haya cuantificado de cuantas toneladas estamos hablando, algunas fuentes apuntan a que pueden ser unas 2.800 Tn extra de caballa, como resultados del intercambio por bacaladilla del norte con Holanda y Portugal.

SIGUEN LAS DISCREPANCIAS

Pero, como bien dice el refrán, “nunca llueve a gusto de todos” y, lo que es una alegría para el presidente de las Cofradías gallegas, José Antonio Pérez, y “compensaría los agravios de otros años” para los asturianos, es una mala noticia para cántabros y vascos. “Nosotros sí que dependemos de una especie como es el verdel y podemos demostrarlo con datos históricos”, señalan desde el sector en Euskadi, mientras que el presidente de la Federación

de Cofradías de Cantabria, Miguel Fernández, ya adelanta que “no aceptarán que el 60% de la cuota de verdel obtenida por el intercambio de cupo de otras especies con otros países, se lo vayan a dar a Asturias por la puerta de atrás”.

FRENO PROVISIONAL

En el momento de escribir estas líneas, la flota de cerco lleva un 80% de la cuota de verdel (caballa/xarda) completa y es el momento de ponerse con la anchoa pero, la excepcional coyuntura que atraviesa nuestro país con la irrupción del COVID 19 ha obligado a que parte de esta flota, haya decidido dejar, por el momento, de salir a la mar. Solo

El cerco del Cantábrico es el primer segmento que para por unos días su actividad a causa del Covid-19

saldrán a faenar las unidades que aún dispongan de cuota para terminar la primera campaña del año, así como los buques de artes menores. A las dificultades para garantizar la seguridad de las tripulaciones, se unen las logísticas y una notable caída de precios en el mercado. Con esta decisión, el cerco del Cantábrico se convierte en el primer segmento de la flota que para su actividad desde que se decretó el estado de alarma por parte del Gobierno. Según han anunciado los pescadores del Cantábrico, en unos días volverán a valorar la situación y analizarán “si compensa salir para aprovechar la costera de la anchoa”. Así están las cosas. ■

A. MUNGUÍA

Welcome to the Yacht Cruise Experience

¿QUÉ ES UN CRUCERO BOUTIQUE?

UN CRUCERO BOUTIQUE ES PODER NAVEGAR A BORDO DE UNO DE NUESTROS YATES O VELEROS, PARAR EN UNA PLAYA VIRGEN PARA DARSE UN BAÑO. ATRACAR EN EL CORAZÓN DEL DESTINO Y DISFRUTAR DE UN SERVICIO ÍNTIMO Y PERSONALIZADO...

LE PROPONEMOS CRUCEROS A BORDO DE YATES Y VELEROS EN ESTOS DESTINOS:

Adriático | Caribe | Cabo Verde | Caribe (Antillas) | Costa Rica y Panamá | Cuba | Egipto, Israel y Jordania | España y Portugal | Indonesia (Bali y Borneo) | Islas Griegas | Islandia | Senegal y Gambia | Seychelles

Cruceros a partir de **950€**

VARIETY CRUISES

Web: www.varietycruisesspain.com Email: varietycruises@discoverspain.net
Teléfono: 93 217 15 74 Dirección: Vía Augusta, 42-44 1º 4ª 08006 - Barcelona

f i y

Lonja de Palma de Mallorca

OPPMallorcaMar es la organización de productores pesqueros que gestiona la lonja de Palma de Mallorca. La organización la conforman 173 embarcaciones, todas las registradas en la isla menos dos de artes menores que apenas salen a faenar. A esta organización pertenecen las once cofradías de los diez puertos pesqueros mallorquines. En definitiva todo lo que se pesca en la isla se comercializa en la lonja de Palma de Mallorca.



La pesca profesional en Mallorca tiene peculiaridades que no podemos encontrar en otras zonas del país. En primer lugar la mayoría de lo que se pesca se consume localmente, tan solo un porcentaje muy pequeño, menos del 10, se envía a Mercabarna. Desde 2002, año en el que los armadores mallorquines constituyen OPPMallorcaMar, sus líneas de trabajo se han centrado en incentivar la promoción de una pesca "responsable y sostenible", contribuir a la lucha contra la pesca y venta ilegal y fomentar la unificación de criterios.

Miquel Socies:
**“Salimos a
pescar euros
no peces, solo
cogemos lo que
necesitamos”**

Actualmente cuentan con una flota compuesta por 23 embarcaciones de arrastre, 5 de cerco y el resto, 145, dedicadas a la pesca artesanal. Son embarcaciones pequeñas, los cerqueros llevan a bordo un máximo de ocho personas y cuentan con un redero, mientras que los de arrastre no suelen tener más de 4 tripulantes y el redero en tierra. Actualmente más de 500 familias viven en Mallorca de la pesca profesional.

Senegal es el país que más trabajadores extracomunitarios aporta al sector de la pesca en Mallorca, se

han adaptado muy bien y la mayoría están contratados para arrastre y artes menores, ya que los marroquíes, segundo país en aportar trabajadores, forman parte de las tripulaciones de cerco, ya que es el arte que predomina en su país.

En cuanto a las especies objetivo, se trata de una pesca estacional. De enero a abril principalmente se centran en la sepia. De abril hasta agosto es la langosta. En agosto comienza la pesca de la llampuga y el jonquillo de diciembre hasta abril.

La pesca del jonquillo (chanquete) está regulada por ley mientras que la llampuga es una especie autogestionada, los propios pescadores se imponen los cupos y realizan paros voluntarios, principalmente de los barcos arrastreros que organizan tanto por días como por puertos de amarre de tal manera que solo trabajan cuatro días a la semana. “Es nuestra manera de controlar los precios –comentaba Miquel Socies, presidente de la organización- No nos interesa pescar por pescar”.

La OPPMallorcaMar presume con razón de su buena gestión, dispone de un registro de compradores, que están inscritos en censos tanto de la autoridad portuaria como de la Consejería de Pesca Balear, esto evita la venta ilegal de productos y la competencia desleal. Para ello también se ha impuesto en la lonja la subasta holandesa, que a diferencia de la subasta a primer precio, consiste en elevar de inicio los precios de forma notable y marcar un precio mínimo

de venta. Solo se realiza una subasta al día, a las 4.30 am.

PESCADO MALLORQUÍN

Entre los diferentes proyectos que ahora está llevando a cabo destacan dos, fomentar la cultura marinera en los más jóvenes y la creación de un sello de calidad del pescado mallorquín.

Después de dos años desde que se registró el sello, que los han invertido en crear un reglamento de uso, especificaciones técnicas y un manual de buenas prácticas, que además ha supuesto formar al personal y modificar las embarcaciones, la OPPMallorcaMar ya está preparada para su lanzamiento. De tal manera que los establecimientos, pescaderías, grandes superficies o restaurantes que lo quieran deberán cumplir unas normas muy estrictas. Se trata de que el consumidor final distinga el pescado de proximidad y sostenible mediante etiquetas que garanticen el control de la pesca desde el origen hasta el

El pescado mallorquín, incluso la morralla, es muy apreciado en consumidores nacionales y también franceses porque se captura en aguas vivas, muy abiertas y limpias



Jaime Radó, gerente de OPPMallorcaMar



consumidor. La marca certifica todos los pasos desde su pesca hasta la comercialización.

Cuando OPPMallorcaMar presentó hace dos años la iniciativa fue tan bien acogida por la Consejería de Pesca de Baleares que otras organizaciones de otras islas se han acogido a ella, solicitando etiquetas que garantizan que se trata de pesca local, con un peso y talla mínimos.

La labor de difusión se completa con las visitas de los colegios a las instalaciones. A los más jóvenes se les enseña cómo es la vida en el mar, “queremos que aprecien nuestro trabajo y también nuestro producto, además les dejamos tocar el pescado, coger un pulpo porque muchos de ellos creen que el pescado tiene forma de nugget. Tratamos de ser muy didácticos” comentaba el gerente de la lonja Jaume Radó.

En Mallorca la pesca profesional ha conseguido aproximarse al descarte cero para ello las redes se calan poco tiempo y los barcos de arrastre

Antes los pescadores más tradicionales se negaban a aceptar turistas a bordo mientras faenaban, ahora dan la bienvenida a estos ingresos extra

progresivamente están usando mallas más anchas. Participan en proyectos con diferentes asociaciones conservacionistas para emplear artes cada vez menos dañinas, retiran basura del mar y realizan paradas biológicas (más de 40 días al año) tanto las obligatorias como las voluntarias, además de apoyar la creación de reservas marinas.

La lonja tiene ventas muy estables, apenas hay variación estacional. Diariamente se subastan unas 1.400 cajas en invierno y alrededor de 1.800 en verano, cuando hay mal tiempo se pueden reducir a 700. Son 400 kilos por barco diarios, “podríamos más pero no queremos”.

Además, desde que en 2016 se aprobó el decreto para regular en Baleares la pesca turismo, muchas embarcaciones de artes tradicionales se han acondicionado para embarcar turistas y ampliar sus ingresos.

“Estamos muy comprometidos con el medio –añadía Sociés- Si nosotros hoy no somos capaces de ver que dentro de 10 o 20 años tienen que pescar nuestros hijos y nietos, ¿quién lo va a ver? Quedarnos amarrados un día de invierno que hay menos consumidores supone ahorrar combustible, permitir que la especie crezca y que nos paguen más por nuestro trabajo en julio. Esto es sostenibilidad, cogemos solo lo que se vende. De un año para otro, estudiamos las especies, los mercados y vamos aprendiendo”. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO
TEXTO Y FOTOS

Mar

Revista del ISM



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



DESDE DICIEMBRE DE 1963, "MAR" SE DIRIGE A LAS GENTES DEL MAR CON INFORMACIÓN SOBRE EL SECTOR PESQUERO, MARINA MERCANTE, ACUICULTURA, INVESTIGACIÓN, ECOLOGÍA MARINA...

SUSCRIPCIÓN GRATUITA

En papel, enviando su nombre, dirección y actividad profesional a revista.mar.ism@seg-social.es

O si prefiere consultarla 'on-line', en la dirección www.RevistaMar.es o en ISMARINA Publicaciones

RENTABILIZAR LAS ESPECIES DE BAJO VALOR COMERCIAL

Descartes y la ciencia

Desde que a finales de 2013 la Unión Europea impuso la política de descartes cero y su aplicación gradual, que concluyó en 2019, gobiernos, instituciones científicas y tecnológicas, industrias y pescadores siguen trabajando para encontrar soluciones a este gran reto. La obligatoriedad de desembarco de todas las capturas fuerza a investigar y también a agudizar el ingenio para encontrar un mercado potencial que minimice el impacto de la medida.



Los pescadores quieren colaborar pero también visibilizar su situación

Reconociendo que el descarte cero es inviable a día de hoy, varias son las iniciativas en marcha para ir acercándose a dicho objetivo, diferentes caminos para un mismo fin. Las principales rutas son tres, mejorar la selectividad en las especies objetivo mediante el uso de tecnología abordo, rentabilizar los descartes sin abrir nuevos mercados y el empleo de ciencia y tecnología

Informe de EUMOFA sobre descartes

para lograr la supervivencia de especies que permita su devolución al mar tras una captura accidental.

Un año después de su plena entrada en vigor, el Observatorio Europeo del Mercado de los Productos de la Pesca y de la Acuicultura (EUMOFA) presentaba un extenso informe sobre la aplicación de la política real de descartes cero.

Para la obtención de este informe ha sido necesario un análisis exhaustivo en el que se han empleado entrevistas, procesadores bigdata y diferentes estudios sobre descartes recogidos desde enero de 2018 a mayo de 2019 en pesquerías demersales de diferentes puertos europeos.

Siendo siempre la primera opción la reducción de las capturas indeseadas, EUMOFA ha señalado 27 salidas para los descartes, la mayoría no destinadas al consumo humano y aplicables a casi todas las especies. Las más rentables y viables son su conversión en aceite de pescado, harina y alimentación animal, siempre y cuando la industria transformadora esté situada cerca de zonas portuarias, ya que el transporte o la creación de nuevas infraestructuras harían el coste inviable.

El estudio reconoce que sigue habiendo descartes ilegales y reportes incompletos por lo que los resultados no son definitivos debido a varios factores:

- La existencia de un gran número de exenciones legales a los descartes.
- Parte de las estimaciones se basan en las anotaciones de los observadores a bordo que embarcan solo en un mínimo de salidas.
- Las especies descartadas se venden en algunos mercados a precio inferior sin contabilizarse.
- Los datos disponibles sobre el desembarque de capturas no de-



Observadores a bordo y tecnología para recoger datos

Rentabilizar los descartes depende del volumen de capturas y tipo de especie; instalaciones de producción propias o cercanas y del puerto de desembarque

seadas son incompletos e incomparables entre los Estados miembros de la UE. Solo ocho países han reportado sus datos (ninguno declara más de un 1% de descartes sobre sus capturas) y otros ocho han informado de descartes cero, algo altamente improbable.

RECOMENDACIONES

EUMOFA reconoce que en general, las empresas pesqueras consideran económicamente inviable desembarcar y comercializar las capturas no deseadas o desarrollar nuevas salidas de mercado, debido principalmente a sus volúmenes bajos y variables. La captura accidental es inevitable en las pesquerías mixtas. Por todo ello, se hace un llamamiento a todos los países de la UE a que inviertan en tecnología que permita registros e informes que faciliten la investigación de nuevas soluciones y mercados para los descartes.

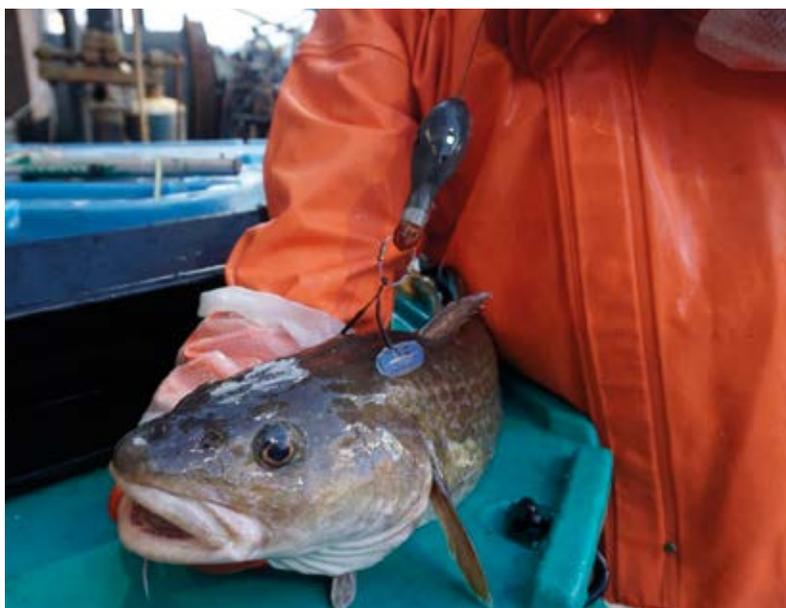
Es necesario incentivar a los pescadores para que informen sin que ello suponga que el descarte sea más rentable que la selección de capturas.

Se aboga por una mayor cooperación entre la industria pesquera y procesadora. Se trata de propiciar el aumento de las infraestructuras en puertos destinado a la recolección tanto de despojos como de capturas no deseadas facilitando la logística, recogida y almacenaje. Esta colaboración reduciría notablemente los costes a los pescadores.

PESCONNECT

Adelantándose a los resultados de este estudio, España ha liderado iniciativas como Pesconnect para tratar de tender puentes entre la ciencia y la pesca creando una red de trabajo que aumente y facilite esta colaboración. Tras un año de tra-

Pilar Vara: “La única manera de combatir la diversidad de opiniones en política pesquera es datos, datos y más datos, pero de calidad”



Bacalao monitorizado por un investigador científico a bordo

bajo, en marzo se presentaban los resultados destinados a fomentar el automuestreo voluntario de la flota, la validación de protocolos y la coordinación de las acciones.

Nadia Moalla, responsable de proyectos de Cepesca, organización impulsora de este estudio, explicaba que Novelfish pretende consolidar la integración de la actividad científica en el sector pesquero y así fomentar la transferencia de resultados y garantizar el retorno de la información.

Javier Remiro, coordinador de iniciativas pesqueras de la Fundación Biodiversidad, destacaba la necesidad de colaboración entre los agentes implicados y hacía un reconocimiento “al esfuerzo de la flota pesquera española por la sostenibilidad”. De hecho, según se ha constatado en este estudio, 66% del sector pesquero español participa en alguna iniciativa de recopilación de datos.

Pilar Vara, subdirectora de Protección de Recursos Pesqueros, insistió en la necesidad de la cooperación porque es de vital importancia la obtención de datos fiables como base de la toma de decisiones en política pesquera.

Muy interesante también resultó la exposición de la investigadora de AZTI Marina Santurtún sobre las buenas prácticas de la colaboración entre el sector pesquero y científico que pasa por la gestión compartida para que todas las partes implicadas tengan capacidad de influir y hacer visible su situación.

El hecho de que las cifras macroeconómicas de la pesca en Europa no sean muy importantes, inferiores al 2% del PIB europeo, obliga a que el camino de España, el primer productor y consumidor de pescado en Europa con un 20% de la producción, sea el enfoque ecosistémico de las políticas pesqueras. Para que ninguno de los actores implicados resulte perjudicado tenemos que hacer hincapié además en la importancia del sector en nuestra economía y del arraigo que tiene a nivel social y cultural la pesca.

NOVELFISH

Continuando este estudio deductivo, llegan los resultados del Proyecto Novelfish o como lograr el aprovechamiento total de productos de descartes. La Universidad de Cádiz, el Centro Tecnológico CTAQUA y PTEPA han obtenido tres productos alimenticios de alto valor biológico a partir de especies de bajo valor comercial, logrando además el objetivo de residuos cero. Se trata de salsas de pescado, paté de pescado y saborizantes marinos.

La ingeniera química Ana María Roldán, coordinadora del proyecto, explicaba que para poder llegar a estos resultados, se realizó un minucioso trabajo de documentación comenzando por cuantificar las capturas de especies no deseadas en el Atlántico y Mediterráneo teniendo en cuenta diferentes parámetros, como el arte de pesca, la estacionalidad, el peso de las capturas, y especies obtenidas.



Salsas, patés y saborizantes de alto valor biológico a partir de descartes

Novelfish incluye un estudio de mercado para ayudar a implantar este sistema en las industrias pesqueras con una inversión mínima

En una segunda fase se abordó la caracterización nutricional y microbiológica de las especies descartadas. En el caso del Atlántico, las especies que mejor se adaptaron a los requisitos fueron el rubio y la gallineta. Mientras que, en el Mediterráneo, se llegaron a identificar hasta 22 especies de bajo valor comercial, entre las que destacan el pez araña, el lenguado, el sargo, el jurel, el boquerón, la pijota, la gallineta, cangrejos, galeras y congrio.

Primero se obtuvieron las salsas por un proceso de fermentación y posterior filtrado. Utilizando la parte sólida sobrante se elaboraron patés y finalmente deshidratando los residuos de los patés se elaboraron las especies marinas, obteniendo así el ansiado objetivo de “residuos cero”. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

PROYECTO MarENet

Sector más cualificado

El Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP) destinará en los próximos dos años 870.000 euros al proyecto MarENet. Se trata de una iniciativa que busca identificar las necesidades de formación y demanda de empleo en el sector marítimo-pesquero de la Unión Europea. La Universidad de Vigo, a través de su Campus del Mar, lidera en España este proyecto en el que también participan distintas organizaciones empresariales y educativas europeas.



Reunión de socios participantes en el proyecto MarENet

El proyecto Atlantic Maritime Ecosystem Network (MarENet), cuyo lanzamiento tuvo lugar el pasado 29 de febrero en Vigo, busca identificar necesidades de formación y empleo en el sector marítimo-pesquero. Se trata de una iniciativa, aprobada dentro de la convocatoria FEMP “Blue Careers”, que pretende fortalecer la cooperación entre empresas marítimas e instituciones educativas para satisfacer las necesidades del mer-

Se pretende crear una plataforma digital para que los trabajadores accedan a distintos cursos de formación

cado laboral marítimo-portuario y los planes de estudios vinculados al sector, mejorando la visibilidad y las oportunidades de la economía azul y haciendo atractivas las carreras vinculadas a la industria marítima. Paralelamente, el proyecto pretende impulsar el emprendimiento en el sector, implementando un programa específico al respecto.

Durante el primer año se identificarán las necesidades del sector, di-

señándose el contenido de los cursos que se impartirán a lo largo del segundo año, pudiendo comenzar a partir del mes de noviembre, bien de manera presencial o bien en la modalidad on-line.

Hasta el momento, lo que se ha hecho es repartir las tareas que debe desarrollar cada participante, estableciéndose una agenda a seguir a lo largo de los próximos dos años que previsiblemente durará el proyecto. También han comenzado a identificarse algunas de las necesidades formativas del sector.

Más adelante, se iniciará la tramitación necesaria para el diseño de los cursos, cuyos contenidos deberán satisfacer las necesidades formativas reales del sector marítimo pesquero permitiéndose no solo mejorar la empleabilidad en las empresas sino contar con trabajadores cualificados y especializados.

Logística, pesca o construcción naval están en el punto de mira de esta iniciativa que cuenta con un plazo de ejecución de 24 meses y un presupuesto de casi 870.000 euros, cofinanciados por el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP). Además, se desea que el proyecto tenga continuidad en el tiempo, no descartándose que las partes interesadas en el mismo puedan contribuir de alguna manera en su financiación.

PLATAFORMA DIGITAL

MarENet creará una plataforma digital para que los trabajadores y



CEPESCA propondrá en el proyecto las necesidades formativas del sector

las personas interesadas en trabajar en el sector accedan a distintos cursos. En principio se ha pensado en medio centenar de acciones formativas de las que se beneficiarán más de 500 personas.

Los responsables del proyecto quieren que perdure en el tiempo, dando respuesta actualizada a las necesidades formativas del sector

“La red MarENet está concebida para convertirse en la plataforma para compartir capital humano, mejores prácticas y herramientas en el entorno marítimo, impulsando nuevas acciones de capacitación. Esto permitirá a los centros educativos, tanto de Formación Profesional como de enseñanzas superiores, ofrecer cursos especializados a corto y largo plazo, actualizando los planes de estudios a las demandas de los sectores económicos”, afirma Nadia Moalla, responsable de Proyectos e Innovación de la Confederación Española de Pesca (Cepesca).

Precisamente, la Confederación Española de Pesca junto a la Autoridad Portuaria de Vigo, la Asociación



Logística portuaria y estiba necesitan trabajadores cualificados

Clúster del Naval Gallego (ACLUNAGA) y el Instituto para el Crecimiento Sostenible de la Empresa (ICSEM) participan en el proyecto que coordina en nuestro país la Universidad de Vigo, a través de su Campus del Mar. El Marine Institute-Irish Maritime Development Office, el Cork Institute of Technology y la Universidad de La Rochelle de Francia también participan en el mismo.

El papel que la Confederación Española de Pesca llevará a cabo será el de facilitar el acceso a la plataforma de empresas pesqueras, identificando las capacidades y habilidades profesionales que demanda el sector pesquero.

MERCADO DE TRABAJO DINÁMICO

Uno de los aspectos clave del proyecto es “crear un mercado de trabajo más dinámico que pueda adaptarse a las necesidades cambiantes

de las economías marítimas”, dice Nadia Moalla. En este sentido, el proyecto pretende identificar aquellos conocimientos y habilidades imprescindibles para las empresas y trasladarlas a las instituciones educativas con el fin de desarrollar cursos específicos que den respuesta a esas necesidades, asegurando la contratación y formación continua de los trabajadores.

Para enfrentar este desafío, “se creará una red de centros y puertos que involucrará a los principales agentes de los sectores representados en el proyecto (estiba, mantenimiento de maquinaria de barcos pesqueros y logística portuaria), con representantes en el consorcio de socios de eje atlántico”, asegura la responsable de Proyectos e Innovación de Cepesca.

Tendrán especial interés las profesiones que tengan una especialización en programas o herramientas con alta demanda. Para ello se realizará, en el marco del programa, un diagnóstico que permita evaluar las necesidades de formación que fomenten la competitividad.

Desde Cepesca aseguran que, en el marco del proyecto, existe la posibilidad de que agentes de interés y autoridades con experiencia en el área de formación marítima, como es el caso del Instituto Social de la Marina, puedan participar en la plataforma y en el comité asesor del proyecto en algún momento de su ejecución. ■

ANA DIAZ

Logística, pesca y construcción naval son subsectores que demandan trabajadores altamente especializados

...Para saberlo todo sobre tráfico y seguridad vial...

Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

SOLO 8,25 €
AL AÑO
[6 números]

- LA MEJOR INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL
- TODO SOBRE MOVILIDAD
- LAS OPINIONES DE LOS MEJORES ESPECIALISTAS
- TODA LA ACTUALIDAD DE LA DGT

...Y MUCHO MÁS...

+ INFORMACIÓN:
<http://revista.dgt.es>



► SUSCRIPCIONES

c/ Artesiano s/n, Pol. Ind.
Trobajo del Camino 24010 León
Tel.: 987 27 27 27
Fax: 987 80 79 83
edicion@editorialmic.com

CON LA EXPOSICIÓN DE JOAN JONAS

El Océano en el Thyssen

El museo Thyssen-Bornemisza de Madrid expone hasta el 18 de mayo la obra *Moving Off the Land II* de la norteamericana Joan Jonas, pionera del videoarte y la performance. No es ésta la única colección que la pinacoteca dedica al mar en este 2020, año que marca el comienzo de una década con la que Naciones Unidas homenajea a las ciencias oceánicas. En septiembre se presentará *After Nature*, de la suiza Claudia Comte y en los próximos meses se desarrollará un completo programa de actividades que abordará temas como el conocimiento y la defensa de los océanos, la sobrepesca o la recuperación de los corales.



Joan Jonas pintando peces en la orilla del mar

El perfil de un inmenso cachalote azul da la bienvenida a los visitantes a la sala donde se expone *“Moving off the Land II”*, la obra con la que la artista norteamericana Joan Jonas, pionera en el videoarte y la performance, rinde homenaje a la belleza y variedad de la biodiversidad marina denunciando la mala salud de los océanos.

Poco después, los visitantes contemplamos acuarelas y dibujos represen-

tando a rayas, pulpos y otras especies de peces y, entre fragmentos de *“La Tempestad”*, de William Shakespeare, y descripciones de cómo algunas gambas se adentran en el interior de esponjas en busca de alimento o de cómo se ha reducido el número de cachalotes a lo largo del tiempo, llegamos a una sala diáfana con pantallas reflectantes y donde podemos observar cinco audiovisuales en los que se denuncia la sobreexplotación de los mares y cómo la tecnología se usa para llevar a los pescadores a los bancos donde se capturan los peces.

Joan Jonas aparece. A veces sola, a veces con su perro. Nadando. Pintando a sus queridos peces en la orilla de una playa. Buceando e invitándonos a sumergirnos a su lado en las profundidades oceánicas, contemplando las praderas de algas o el color de los corales, disfrutando del suave balanceo de un caballito de mar o de la sonrisa de una beluga en cautividad. A veces, los que aparecen son jóvenes que nombran especies

La exposición combina poesía y ciencia, además de ensalzar la belleza de la biodiversidad marina

acuáticas y denuncian la situación de los mares. Son las futuras generaciones a las que tenemos el deber de dejar océanos sanos porque de ellos depende la vida en el planeta.

La obra *“Moving Off the Land II”* de Joan Jonas, que ya se ha expuesto en varios países desde 2016, ha evolucionando hasta convertirse en una auténtica performance, que no sólo puede verse en formato audiovisual sino que algunos afortunados pudieron disfrutar en vivo, interpretada por la artista, en el Auditorio del museo del Prado de Madrid el pasado 26 de febrero.

CONCIENCIACIÓN A TRAVÉS DEL ARTE

La Fundación TBA21-Academy, filial oficial de Thyssen-Bornemisza



Las acuarelas de Jonas representan especies marinas

El Thyssen celebra así el comienzo de la década que la ONU dedica a las ciencias oceánicas

Art Contemporary, defiende desde su creación el intercambio de disciplinas y la habilidad de las artes para inspirar el cambio y la acción. A través de la mirada artística, pretende concienciar a la sociedad de la delicada salud que viven nuestros océanos.

Markus Reymann, director de la TBA21-Academy, asegura que *“en una época como la presente es importante reconocer la urgente necesidad de dotar a la naturaleza de derechos constitucionales”*. En este sentido, dice *“el océano es un ente vivo, con voz propia, que la Fundación escucha a través de encargos, becas y programas de residencia de artistas”*. En este contexto, se encargó a Joan Jonas la obra *“Moving Off the Land II”* que se exhibe actualmente en Madrid, a la que se unirá en el mes de septiembre *“After Nature”*, de la suiza Claude Comte. Con ambos proyectos, la Fundación TBA21 pretende fomentar una comprensión profunda del océano.

Paralelamente, el museo Thyssen desarrollará un programa educativo *“Conversatorios”*, en el que se explorarán los temas abordados por ambas artistas: la defensa y el conocimiento del océano, la sobrepesca, la recuperación de los corales, la inteligencia animal y los mitos y leyendas como los de las sirenas. También temas como el feminismo, la performatividad, los procesos de trabajo creativos, la música, el sonido, la poesía y la literatura. ■

ANA DIAZ

El naufragio del "Príncipe de Asturias"

Fue una tragedia escalofriante. Una de las más grandes de la marina mercante española. El buque, propiedad de la Naviera Pinillos, era uno de los navios españoles más lujosos del momento y se fue al fondo del Atlántico con apenas dos años de servicio y 452 personas a bordo. Aquel fatídico 4 de marzo, había partido de Barcelona, tras escalas en Valencia, Almería, Cádiz y Las Palmas y se dirigía hacia Santos, Montevideo y Buenos Aires.



El "Príncipe de Asturias" en sus pruebas de mar en río Clyde

Era el 5 de marzo de 1916 y a las 4:15 de la mañana, el «Príncipe de Asturias» se dio de bruces con su destino cuando su banda de estribor chocó contra el arrecife sumergido de Punta Pirabura y se abrió en canal de proa a popa.

El "Príncipe de Asturias" fue botado el 30 de abril de 1914 en los astilleros

Pinillos encargó el "Príncipe de Asturias" y su gemelo para competir con la Compañía Trasatlántica

Kingston, de Glasgow; tenía 477 pies de eslora y 58 de manga y un desplazamiento de 16.500 toneladas, apenas tenía dos años de servicio.

La Naviera Pinillos encargó el «Príncipe de Asturias» y su gemelo, el «Infanta Isabel» para no quedarse atrás en su carrera por la supremacía naval con respecto a su com-

petidora, la Compañía Transatlántica Española. Esta empresa había sido creada por Antonio López en el siglo XIX en Cuba y contaba, por entonces, con unos altos ingresos gracias al transporte de correo.

El «Príncipe de Asturias» era uno de los navíos españoles más lujosos del momento. Tenía hermosos y lujosos salones, una bien surtida biblioteca, camarotes de lujo compuestos de sala, dormitorio, cuarto de baño, tocador y W.C., con instalación de luz eléctrica y timbres. Por entonces, un viaje en este palacio hispano valía unas 3.000 pesetas más impuestos independientemente desde el lugar del país desde el que se viajase.

Para dirigir su buque de mayor importancia a través de las aguas del Atlántico, la Naviera Pinillos dio el mando del «Príncipe de Asturias» a José Lotina Abrisqueta, un marino prestigioso nacido en Bilbao que se había hecho un nombre mandado vapores como el «Cádiz. El “Príncipe de Asturias” desde su botadura siempre estuvo al mando de Abrisqueta, experto y perito marino de cuarenta y cuatro años con casi veinte de experiencia como capitán.

El buque partió de Barcelona el 17 de febrero de 1916 y tras escalas en Valencia, Almería, Cádiz y Las Palmas cruzó el atlántico hacia Santos, Montevideo y Buenos Aires. El comienzo de su tragedia comenzó el día 4 de marzo cuando, debido al mal tiempo, el capi-

tán Abrisqueta decidió no entrar al puerto de Santos (Brasil), hacia donde se dirigía el vapor.

Obsesionado por la puntualidad, Abrisqueta no tuvo paciencia y decidió acceder al muelle el día 5, mientras llovía a cántaros y la niebla mermaba la visibilidad. Pero el curtido marino se fiaba de sus capacidades y esperaba poder solventar cualquier dificultad. El barco no tardó en perderse entre la bruma, por lo que el oficial prefirió asegurar la marcha reduciendo la velocidad. Su esperanza era avistar la tenue luz de un faro cercano que le mostrara el camino.

«El capitán ordenó tocar la sirena de niebla. Viendo que el maldito faro no aparecía, Lotina ordenó caer cinco grados a babor y, poco después, otros cinco grados», explica San Juan. De nada sirvió, pues -poco después- los marinos vieron que se

Desde su botadura el buque siempre estuvo al mando de José Lotina Abrisqueta



Abajo, el segundo por la izquierda es el capitán José Lotina Abrisqueta



Cocina principal, localizada en la cubierta de 2ª Clase

dirigían irremediablemente hacia un arrecife sumergido en punta Pirabura (el extremo de una isla cercana a su objetivo). «Solo dio tiempo a cerrar las puertas estancas antes de que el buque colisionara», añade el experto. El cierre de los compartimentos estancos no fue eficaz en esas circunstancias, el agua entró en las calderas y provocó una terrible explosión que llevó el barco al fondo del mar en sólo cinco minutos... La mayor parte de los pasajeros estaban en la cama, durmiendo, eran más de las cuatro de la madrugada. Posiblemente ni supieran lo que sucedía. Los que estaban en la cubierta fueron de los pocos que se salvaron.

En la zona de Ilha Bela se habían producido ya algunos naufragios, había un faro en un lugar llamado Ponta do Boi, que era por el que los barcos procedentes de Europa se orientaban, y los capitanes habían solicitado que se instalara otro en Ponta Pirabura, sin ser atendidos. Hacía un día especialmente malo, la visibilidad era escasa y la tormenta hacía poco fiables los instrumentos.

La mayor parte de los pasajeros estaban en la cama y posiblemente ni supieran lo que sucedió

El capitán Lotina llevaba un día entero navegando por estima, casi a ciegas, según sus cálculos todavía estaban a ocho millas de la costa, pero estaban a poco más de una. Cuando vio la luz del faro y quiso evitar el impacto ya era tarde.

452 DESAPARECIDOS

Las cifras más fiables son las que ofreció el diario ABC el 8 de marzo de 1916 -las cuales provenían del gobierno de la época-. «Llevaba 405 pasajeros y 188 tripulantes. Las últimas noticias que se reciben de Río de Janeiro sobre el naufragio dicen que han perecido 452 personas, en su mayoría de nacionalidad española». Ha habido con el tiempo muchas especulaciones con la cifra de muertos, ante la sospecha de que el gobierno maquilló las cifras oficiales. También se ha hablado de los muchos polizones que podía llevar el barco.

El rey Alfonso XIII dirigió un mensaje a Antonio Martínez Pinillos, propietario de la naviera del «Príncipe de Asturias»: «La Reina y yo, profundamente conmovidos al conocer la triste noticia del naufragio, compartimos de corazón el dolor por la pérdida de tantas y tan preciosas vidas. Le ruego transmita a las familias de las víctimas la expresión de nuestro pésame más sincero». ■

CARLOS PIERA

(ARTÍCULO CEDIDO POR "CARTA DE ESPAÑA")
FOTOS DEL LIBRO "PRÍNCIPE DE ASTURIAS: O
MISTÉRIO DAS PROFUNDEZAS"



Acceso al catálogo de publicaciones:

- ∞ **Publicaciones gratuitas:** revista *MAR* y *Guía sanitaria a bordo*
- ∞ **Publicaciones NO gratuitas:** manuales de formación editados por el ISM

En la web ismarina.doopaper.net
y en el link ismarina en la web seg-social.es



Modificación de titulaciones profesionales

El Consejo de Ministros actualiza la regulación de los títulos profesionales del sector pesquero con el objetivo de favorecer la incorporación de titulados a la flota pesquera, ampliar las atribuciones de los titulados existentes, clarificar las convalidaciones de estudios, facilitar el acceso a determinados títulos y permitir que dicha flota tenga mayor facilidad para completar sus tripulaciones.



El Real Decreto que regula estos cambios fue aprobado el pasado 10 de marzo y permite flexibilizar el acceso de los titulados y la incorporación de profesionales en una situación de necesidad, argumentada por los representantes del Sector Pesquero Español. También se incorporan unas modificaciones válidas exclusivamente para los pesqueros que faenan en Islas Canarias y Baleares al aumentar el número de millas de las que se pueden alejar al pescar entre islas.

En líneas generales, se incrementan las atribuciones de los

patrones de altura, de los patrones de pesca litoral, del patrón Costero Polivalente, del patrón Local de Pesca y del Mecánico Naval para adecuarse a la nueva realidad del sector y a los avances tecnológicos habidos en los últimos años.

En acuicultura se trata de facilitar la obtención de títulos que faculden únicamente para ejercer en embarcaciones de acuicultura que ya no necesitarán aportar días de embarque en buques pesqueros para obtener su titulación. Además se elimina el requisito de haber sido oficial en

un buque de pesca para poder mandar buques de acuicultura de eslora inferior a 24 metros en aguas abrigadas.

Por otro lado, se amplía el número de buques válidos para la formación práctica de Capitán de Pesca y se suprime la obligatoriedad de que sea en buques nacionales. Esta norma no será aplicable si los días de embarque se realizan en buques que se dediquen a la pesca ilegal o que ostenten el pabellón de un país que no colabore en la persecución de la misma.

En declaraciones a la Revista Mar, Juan Manuel Trujillo, responsable de Pesca de CC.OO., se congratulaba de estos cambios “ampliamente demandados por el sector ante la evidente escasez de tripulaciones y la falta del relevo generacional que estaba poniendo en peligro la viabilidad de la flota pesquera española”, aun así consideran que éste solo debe ser un primer paso para seguir adecuando la formación a la realidad del sector. ■

Convenio Transmediterránea

El pasado miércoles 4 de marzo se firmó en Madrid, en la sede de Transmediterránea, el convenio colectivo para el personal de flota, tras más de un año de complejas negociaciones. El acuerdo tendrá una vigencia de cinco años a partir de su entrada en vigor el 1 de abril de 2020.



Desde UGT afirman que en todo momento, durante la negociación se ha tratado de conseguir un convenio colectivo que se adaptara a la nueva situación empresarial (la compra del 92,71% de las acciones por parte de la naviera canaria Armas) y que aunara la mejora de las condiciones del colectivo con la estabilidad y crecimiento del empleo para la compañía.

Las principales novedades se producen a través de un nuevo modelo relativo al Plus Operatividad y al compromiso de prolongación de jornada (antiguo BPJ), estableciéndose una nueva configuración que conlleva una reducción del

número de horas incluidas en él y un incremento del valor de horas extraordinarias.

Asimismo, el nuevo convenio colectivo aborda cuestiones como la compensación por destino en buques no nacionales, el abono de kilometraje para los viajes de embarque y desembarque, así como pactándose -complementariamente al convenio- el reconocimiento y abono de las diferencias salariales para todo el personal de las HESI realizadas en los últimos 12 meses.

Desde UGT se sigue trabajando para negociar los incrementos salariales para los años 2019 y 2020. ■

BREVES

Semana Marítima Europea

A finales de febrero Bruselas acogió la tercera edición de la Semana Europea del Transporte Marítimo en la que se analizaron los retos del sector que en 2018 contribuyó directamente con 54.000 millones de euros al PIB de la UE, una industria que emplea directamente a 685.000 personas.

Durante su exposición, Cristián Castaño, representante de CCOO, habló de la situación del sector en España, denunciando que el uso de las banderas de conveniencia y la liberalización del transporte marítimo en aguas de la UE ha reducido las condiciones de trabajo de miles de marinos, así como la pérdida del 90% de la flota española desde 1980.

Representantes de los armadores mostraron su preocupación por el Brexit y pidieron regulaciones globales que garanticen la igualdad de oportunidades así como más medios para combatir la piratería en el Golfo de Guinea y la inseguridad en el Estrecho de Ormuz.

Mortalidad de delfines

La Comisión Europea hace un llamamiento a España y a otros 21 Estados miembros a encontrar soluciones para atajar la pesca accidental de delfines y otros animales marinos en aguas comunitarias, especialmente en el Golfo de Vizcaya y el mar Céltico.

El comisario de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, Virginijus Sinkevicius, ha enviado cartas a los ministros de Pesca denunciando que "Los niveles de capturas accesorias no son aceptables y pueden propiciar la extinción de las poblaciones locales de especies protegidas".

Según los datos que maneja Europa, 1.200 delfines aparecieron muertos en las playas del Golfo de Vizcaya entre diciembre de 2018 y marzo de 2019, la mayoría con marcas de aparejos de pesca.

Reparto de la anchoa

Las 30.000 toneladas de cuota de anchoa que tiene España este año se repartirán en dos tramos. En la primera parte de la



BREVES

temporada, hasta el 30 de junio, se podrá consumir el 90 % mientras que el 10 % restante se reserva para el segundo semestre, ese en el que la flota se dirige a la pesca del bocarte.

La cuota que no se consuma el primer semestre quedará para el segundo. Al regular la cantidad que puede desembarcarse por buque y día se consigue además evitar que la abundancia baje el precio de venta en exceso.

Hasta el 30 de junio, el tope diario será de 10.000 kilos para aquellos barcos que tengan más de 120 GT (toneladas de arqueo) o lleven más de 12 marineros, mientras que el resto podrá desembarcar 8.000. Ya a partir de julio los topes se rebajan a 5.000 y 3.925 kilos por día según tengan más de 12 GT o menos, respectivamente.

Consumo escolar

La Consellería do Mar de Galicia renueva las campañas de fomento del consumo de pescado entre los escolares gallegos. Se trata de declarar la guerra a la bollería industrial animando a los más pequeños a rellenar el pan con atún, sardinas o mejillones. Son jornadas escolares en las que los chavales se familiarizan con los diferentes sabores, aprenden a apreciar el trabajo que está detrás de la pesca, la importancia de preservar los fondos marinos y conocen la importancia del consumo de productos marinos locales.

Cada año, la campaña trata de adaptarse a las nuevas tecnologías y se implementa no solo con un lenguaje actual sino con herramientas web. Más de 150.000 escolares ya han participado en algunas de las jornadas que llevan en activo desde 2010.

Corales en Blanes

Bajo las aguas del litoral catalán se encuentra el Cañón de Blanes, un valle submarino que contiene un bosque de corales centenario a unos 800 metros de profundidad, en la actualidad el mejor preservado de todo el Mediterráneo.

Una veintena de científicos de diversos ámbitos a bordo del buque Sarmiento

**GALICIA****Ratificado el acuerdo con Gambia**

El Diario Oficial de la Unión Europea publicó el pasado 11 de marzo la ratificación del acuerdo pesquero de la Unión Europea con Gambia, un pacto que beneficia especialmente a la flota pesquera gallega y que supone la reactivación del caladero para los barcos comunitarios. Aunque el acuerdo anterior finalizó en 1996 se siguió pescando con “tratado durmiente” hasta 2015. Desde entonces ningún barco español faenaba en ese caladero.

El nuevo acuerdo cubre un período de seis años y establece un número límite de capturas que una vez conseguido impide que se siga faenando. La UE podrá pescar anualmente 3.300 toneladas de atún y especies afines, así como 750 toneladas de merluza, además de un 25% de especies demersales, 15% de cefalópodos y 8% de crustáceos. A cambio, los armadores pagarán a través de la UE a la República de Gambia una contribución financiera de 550.000 por año y licencia.

Por su parte, Gambia se compromete a invertir la mitad de este aporte en fortalecer la gestión sos-

tenible de sus recursos pesqueros y en el desarrollo y modernización del sector. El acuerdo cubre la cooperación en la lucha contra la pesca ilegal y la promoción de la economía azul, incluida la acuicultura. También se prestará un apoyo especial al sector de la pesca artesanal.

La inestabilidad política de las últimas décadas en el país africano no ha propiciado la firma de un nuevo tratado hasta ahora. El acuerdo fue rubricado en octubre de 2018 y ha necesitado más de un año para completar los procedimientos legislativos necesarios. Ahora se abre el proceso de solicitudes de licencias. ■



Puerto pesquero en Banjul (Gambia)

Pescadores cardioprotegidos

Los pescadores de Gandía dispondrán de equipos desfibriladores en todas sus embarcaciones. Es una iniciativa pionera en España. El ayuntamiento de la localidad valenciana hacía entrega de 38 aparatos a Domingo Ciurana, presidente de la Cofradía de Pescadores en el mes de marzo.



La decisión de adquirir estos equipos, por un coste de 37.000 euros, fue tomada por el Grupo de Acción Local Pesquera (GALP), del que, entre otros actores, forman parte el ayuntamiento y la cofradía tras registrarse dos casos de paro cardíaco en pescadores, y el fallecimiento de uno de ellos, cuando faenaban. Uno de los aparatos será instalado en la sede de la cofradía.

Los equipos son semiautomáticos y están especialmente diseñados para ser instalados en embarcaciones con material preparado para la humedad y la corrosión. La vida útil es de diez años incluso aunque no se utilicen durante un largo periodo de

tiempo. Además ha sido necesaria la realización de cursos de capacitación para los marineros.

Existen pocas iniciativas similares en España. Los GALP de Bermeo organizaron en 2019 un curso de formación en primeros auxilios y manejo de desfibrilación impartido por Cruz Roja y con cargo a los FEMP en la cofradía de Bermeo.

La Asociación de Armadores del Puerto de Vigo (ARVI) ha procedido a instalar este tipo de equipo en sus buques que faenan en altamar, especialmente aquellos que realizan la campaña de la pota en el caladero de Malvinas. ■

BREVES

de Gamboa, propiedad del CSIC, han iniciado un estudio con el objetivo de investigar su extensión, su grado de preservación y estudiar la biodiversidad existente. Se trata de conocer a fondo su composición para trabajar en su conservación, ya que se temen los efectos de la gran cantidad de sedimentos que a su paso dejan los barcos de arrastre que faenan por la zona principalmente a la captura de gamba y cigala.

Hasta el momento se han hallado hasta cinco especies diferentes de corales blancos que están protegidas por peligro de extinción y por su importante papel como refugio de la biodiversidad del fondo marino.

Cosmética con descartes

El grupo gallego Jealsa acaba de presentar un estudio de aprovechamiento de descartes para la industria cosmética, una iniciativa más en la búsqueda de la sostenibilidad. La empresa conservera trata así de implementar la economía circular en su producción añadiendo tecnologías de biorrefinería marinas para aprovechar toda la materia prima del pescado.

La biorrefinería marina es el nombre que recibe la identificación y selección individual de las partes del pescado que se analizan para identificar su potencial y gestionar a cuál sector se destina, con lo que se garantiza el nivel máximo y óptimo de aprovechamiento.

Así, el 45% de su materia prima se destina a elaborar productos alimenticios para las personas y pienso de mascotas, en una segunda criba el 35% se emplea en la fabricación de harinas y aceites de pescado para acuicultura y el 20% restante se destina al sector farmacéutico y cosmético.

Fraude del atún rojo

La Fundación Séneca ha contratado a la doctora Inma Salvat, actualmente en la Universidad Técnica de Dinamarca, para desarrollar un estudio sobre métodos eficaces para distinguir el atún rojo salvaje. Se trata de un análisis de la composición de los otolitos del atún que permitan una trazabilidad de la especie, útil para evitar el fraude en la comercialización.

Hace 50 años...

Ordenación de la pesca en el Mediterráneo

Pescadores, autoridades de Marina, científicos, representantes de organismos y mandos sindicales se reunieron en Castellón



Terminada la primera fase de la Asamblea, en junio de 1969, que fue como una toma de contacto con los asuntos pesqueros de todo el litoral mediterráneo español, las Comisiones de Cataluña-Castellón (Valencia-Alicante-Murcia), Sur Mediterránea y Balear, designaron ponencias que comenzaron seguidamente sus encuestas y reuniones para el estudio de las distintas facetas de la Ordenación. (...) Estas ponencias tuvieron como misión ayudar a las distintas Comisiones a fijar unas ideas base para llegar a las distintas conclusiones. Como culminación, en febrero de 1970 se celebró la segunda fase de esta Asamblea.

Los reunidos, procedentes de todos los puertos desde Algeciras hasta la frontera con Francia aprobaron finalmente unas conclusiones. En resumen: acomodación del esfuerzo de pesca a lo que la mar pueda dar de sí, en la fase extractiva. Mejora de los mercados para las especies que se obtienen en cantidades masivas, especies selectas y capturas que se consideran marginales. Y siguiendo las modernas tendencias, reconside-

ración de la concentración de esfuerzos en unidades competitivas y de los coeficientes sobre productividad.

En los años de experiencia, en la zona del Plan Experimental, se mantuvo prácticamente fijo el importante factor esfuerzo-pesca (embarcación y potencias instaladas), y así la producción pudo ser estudiada con ponderación. Estas fueron las conclusiones de mayor interés para los pescadores.

Pesca de Arrastre

Las vehementes discusiones entre los pescadores llegaron a un buen grado de apasionamiento al hablar principalmente de vedas. (...) Se ha seguido un criterio que pueda servir de base a la Administración (...). Hay

conceptos muy importantes como: trabajo de lunes a sábado, fijación de un horario máximo semanal, de una jornada máxima...

Embarcaciones que procedan de otras zonas

Las embarcaciones procedentes de otras zonas deberán cumplir y someterse a la reglamentación especial que se establezca en una zona determinada (...).

Tonelajes para el arrastre

En el apartado V se fijan unos tonelajes que ponen de manifiesto la inquietud por la evolución tecnológica y los rendimientos que se están registran-

do en las distintas playas por los diferentes tipos (...). Surgió el criterio de una mayor flexibilidad en el número preciso de pescadores para constituir una cooperativa (...). Tanto por el número de embarcaciones en activo de estas características como por el sector laboral afectado, netamente de pesca familiar, la Asamblea acordó unos condicionantes (...).

Vigilancia

El presidente del Sindicato Nacional de Pesca, don Agustín de Bárcena y Reus trasladó la petición unánime de los assembleístas de una vigilancia eficaz, "ya que sin ella se considera inútil toda la legislación y estudio posterior de los resultados" (...).

Pesqueros rusos en Canarias

Según relata nuestro corresponsal en Las Palmas, los pesqueros rusos fondean durante dos días en este puerto para aprovisionarse de víveres y las tripula-

ciones desembarcan para visitar la población y hacer compras, especialmente de tejidos. El pasado año fueron 433 las unidades rusas que arribaron a Las Palmas.



Comienza la "Expedición Canarias 1970"

Bajo el patrocinio de la FAO se está realizando en la zona Atlántica, entre la Península Ibérica y la costa de África Occidental, el programa científico denominado "Expedición Canarias 1970", que tiene como objetivo fundamental la conservación de la riqueza pesquera en esa zona.

Las tres primeras fases del programa están dedicadas al estudio de cuestiones biológicas, y la cuarta y última se centrará en el estudio de problemas geológicos y geofísicos de los fondos marinos de las costas peninsulares ibéricas.

La idea surgió en el congreso sobre "Estudio pesquero del Atlántico", celebrado en la Universidad de La Laguna hace dos años. En la realización del programa colaboran con el organismo internacional citado, Inglaterra, Portugal, Francia y España.

Sanidad Marítima

Lo que debes saber del Coronavirus

A finales del año pasado, las autoridades sanitarias chinas informaron a la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre un grupo de 27 casos de neumonía de etiología desconocida, que incluía siete casos graves, relacionados con la exposición común a un mercado mayorista de pescado en la ciudad china de Wuhan.



Días después, se identificó como agente causante del brote un nuevo tipo de virus de la familia Coronaviridae, denominado SARS-CoV-2 o, más comúnmente, coronavirus. Los coronavirus son virus que circulan entre algunos animales pero algunos de ellos también pueden afectar a seres humanos, normalmente con síntomas leves. La enfermedad causada por el nuevo coronavirus se llama COVID-19.

TRANSMISIÓN E INCUBACIÓN

Se transmite de persona a persona por contacto estrecho con las secreciones respiratorias o gotículas procedentes de la nariz o de la boca que salen despedidas cuando una persona infectada tose o estornuda.

Por eso es importante mantenerse a más de 1 metro de distancia de una persona que se encuentre enferma.

El período de incubación de la enfermedad (tiempo que transcurre entre la infección por el virus y la aparición de los síntomas de la enfermedad) oscilan entre 1 y 14 días, y en general se sitúan en torno a cinco días.

SÍNTOMAS

Son similares a los de la gripe común, tales como fiebre, cansancio y tos seca. Algunos pacientes pueden presentar dolores, congestión nasal, rinorrea (secreción nasal), dolor de garganta o diarrea. Estos síntomas suelen ser leves y aparecen de forma gradual. Algunas

personas se infectan pero no desarrollan ningún síntoma y no se encuentran mal. La mayoría de las personas (alrededor del 80%) se recupera de la enfermedad sin necesidad de realizar ningún tratamiento especial. Alrededor de 1 de cada 6 personas que contraen la COVID-19 desarrolla una enfermedad grave y tiene dificultad para respirar, presentando neumonía y otras complicaciones.

Las personas mayores y las que padecen afecciones médicas subyacentes, como, problemas cardíacos, hipertensión o diabetes, tienen más probabilidades de desarrollar una enfermedad grave. En torno al 2% de las personas que han contraído la enfermedad han muerto.

Por ahora no hay ninguna vacuna ni medicamento antiviral específico para prevenir o tratar la COVID-19 pero hay muchos tratamientos para controlar los síntomas. Las personas que presentan casos graves de la enfermedad deben ser hospitalizadas y la mayoría de los pacientes se recuperan con la ayuda de medidas de apoyo.

Se están investigando bajo la coordinación de la OMS posibles vacunas y distintos tratamientos farmacológicos específicos, existiendo varios ensayos clínicos en curso para ponerlos a prueba. Es preciso recordar que los antibióticos no son eficaces para la prevención o tratamiento contra los virus, solo contra las infecciones bacterianas.

PREVENCIÓN

a) Medidas de protección para todas las personas:

Lávese las manos con agua y jabón antes y después de cada comida sobre todo, si se van a manipular alimentos, cada vez que utilicemos el inodoro y cuando estornudemos o tosamos, después de viajar en transporte público.

Mantenga una distancia mínima de 1 metro (3 pies) entre usted y cualquier persona que tosa o estornude. Evite tocarse los ojos, la nariz y la boca. Cúbra-

se la boca y la nariz con el codo doblado o con un pañuelo de papel al toser o estornudar. El pañuelo usado debe desecharse de inmediato.

Permanezca en casa si no se encuentra bien. Si tiene fiebre, tos y dificultad para respirar puede llamar al 900 102 112. Siga los consejos de la autoridad sanitaria de su comunidad autónoma.

b) Medidas de protección para personas en zonas donde se está propagando el COVID-19 o que las han visitado en los últimos 14 días:

Siga las orientaciones preventivas antes expuestas (Medidas de protección para todas las personas)

Permanezca en casa si empieza a encontrarse mal, aunque se trate de síntomas leves hasta que se recupere.

Si tiene fiebre, o tos y dificultad para respirar, busque rápidamente asesoramiento médico.

MASCARILLAS

El uso de mascarillas es crucial solo para los trabajadores de la salud y las personas que cuidan de enfermos, por lo que debe hacerse un uso racional de las mismas.

Utilice mascarilla únicamente si presenta síntomas respiratorios (tos o estornudos); es un caso sospechoso de infección por COVID-19 con síntomas leves o si está cuidando de alguien que sea un caso sospechoso de infección.

La sospecha de infección por COVID-19 está relacionada con los viajes a zonas en las que se han notificado casos, o con el contacto cercano con personas que hayan viajado a esas zonas y hayan enfermado. ■

**PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA.**



Teléfonos de emergencias de cada CC.AA. en relación al Coronavirus Más información: <https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019> <https://www.who.int/ith/es/>

Prórroga para certificados

Con motivo de la declaración del estado de alarma por la pandemia del COVID-19 y para evitar los problemas que podrían derivarse de la pérdida de validez de determinados certificados durante esta situación, con el consiguiente perjuicio a los trabajadores del mar y empresas del sector marítimo pesquero.

El ISM resuelve que la validez de los certificados de formación sanitaria específica se prorrogan por un periodo máximo de seis meses. Los certificados de revisión de los botiquines a bordo se



prorrogan por un período máximo de cinco meses. Los Certificados médicos de aptitud para el embarque marítimo se prorrogan por un período máximo de tres meses a contar desde la fecha de vencimiento o caducidad de los mismos.

Asimismo, las Capitanías Marítimas eximirán temporalmente de la exigencia de disponer del certificado médico de aptitud para el embarque a los trabajadores que se incorporen por vez primera al sector marítimo pesquero.

Ayudas a la acuicultura andaluza



La acuicultura andaluza genera 8.000 toneladas de pescado al año. Las cien empresas que conforman esta red regentan 150 establecimientos autorizados con un volumen de ventas cercano a las 8.000 toneladas entre pescados, moluscos y crustáceos en 2018. Se trata de una de las producciones más

diversificadas del país con langostinos, lubinas, atunes rojos, doradas, lenguados, mejillones, ostras y ostiones como principales especies, siendo la lubina, con 4.000 toneladas, la especie más cultivada. La Junta de Andalucía ha aprobado este año un presupuesto de 20 millones para ayudar a la estabilización del sector.

Aplazada la Seafood Expo

El impacto del Covid-19 obliga a aplazar la Seafood Expo Global y su evento paralelo dedicado a la industria transformadora Seafood Processing Global que se iba a celebrar en Bruselas del 21 y el 23 de abril.

La organización ha confirmado a través de un comunicado a expositores y anunciantes la decisión de aplazar la celebración de esta feria, considerada la más importante del calendario anual para la industria de productos del mar. En estos momentos se está consensuando una nueva fecha.

CENTROS NACIONALES DE FORMACIÓN MARÍTIMA

ISLA CRISTINA

AV. Federico Silva Muñoz s/n · ISLA CRISTINA (HUELVA)



BAMIO

C/ O Salgueiral. 43 - Bamio
VILAGARCÍA DE AROUSA (PONTEVEDRA)



UNIÓN EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*



tus trámites

a cualquier hora, en cualquier lugar



idesde
tu móvil!

↓ Descárgate la app...

 "Seg-Social Seguridad Social"



idesde
tu ordenador!

Accede al Registro Electrónico
de la Seguridad Social



idesde
tu tablet!

así
de fácil

tú
decides

<https://sede.seg-social.gob.es>



ci@ve

¡Identificate con CI@ve Permanente!



MINISTERIO DE POLÍTICA SOCIAL Y FAMILIAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

