

Mar

Nº 606
OCTUBRE 2020

Reabre
el Museo Naval

Pesca
Retos 2021

Transporte marítimo
Alternativas verdes





FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR







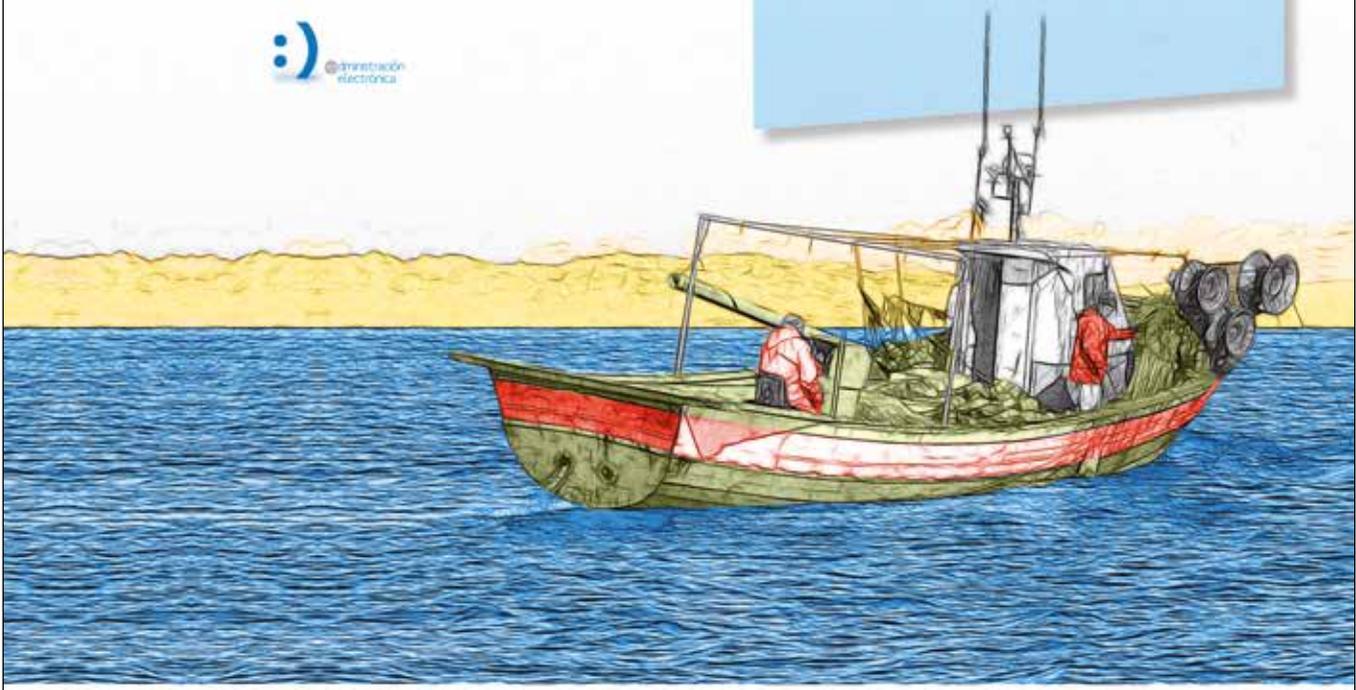



932 21 03 80 | escolaport.com | Barcelona




LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)













Preocupación y firmeza

El paso del tiempo no es un buen aliado para las negociaciones y, en el caso del *Brexit*, un motivo más de preocupación para el sector pesquero. La salida “no pactada” del Reino Unido de la UE sería una noticia fatal para la pesca, un jarro de agua fría más para la actividad. Se da la circunstancia de que, hoy por hoy, junto al compromiso de competencia leal —es decir, al control de ayudas de Estado— y al establecimiento de un mecanismo de gobernanza, la pesca está en el centro de unas negociaciones que, a pesar de lo poco que se conoce sobre ellas, se perciben cada día más complicadas.

Un protagonismo, el de la pesca, nada deseable en esta ocasión. La estrechez de los plazos puede llegar a afectar a las negociaciones y ejercer una presión extra, perjudicial para sus intereses. Y ese es el gran temor. Los británicos, a pesar de que para ellos la pesca supone solamente el 0,1% de su PIB y de que el 80% de sus capturas se destinan al mercado europeo, han hecho del acceso a sus aguas territoriales pilar de las reivindicaciones pro-*Brexit*. Y las decisiones sensatas no suelen estar basadas exclusivamente en las emociones.

El no-acuerdo es una noticia dramática para los pescadores comunitarios y, entre ellos, para los españoles que, aunque no serían los más perjudicados, perderían el acceso a unas 9.000 toneladas anuales, menos del 1% del total de las capturas comunitarias en aguas británicas, aunque sí de especies de alto valor como la merluza, el rape o el gallo, y perjudicaría a más de cien buques, 1.700 empleos directos y 6.800 indirectos.

Pero no es solo esto. El no entendimiento pondrá en peligro la gestión sostenible conjunta de más de cien stocks e impactaría en muchas comunidades, cuya economía depende indirectamente de la pesca ya bastante maltrecha con la pandemia.

Es verdad que no son muchos los Estados con intereses pesqueros, pero Europa es un todo y tampoco parece que el Reino Unido esté dispuesto a concesiones que justifiquen un cambio de postura. Mantenerse en el “peces por comercio” parece la posición más razonable y mejor para todos. Esperemos que el paso de los meses no la desvirtúe porque en ese caso, además de la pesca, perderemos todos. ■

El último baile del Lusitania

Autor: José Luis Vélaz

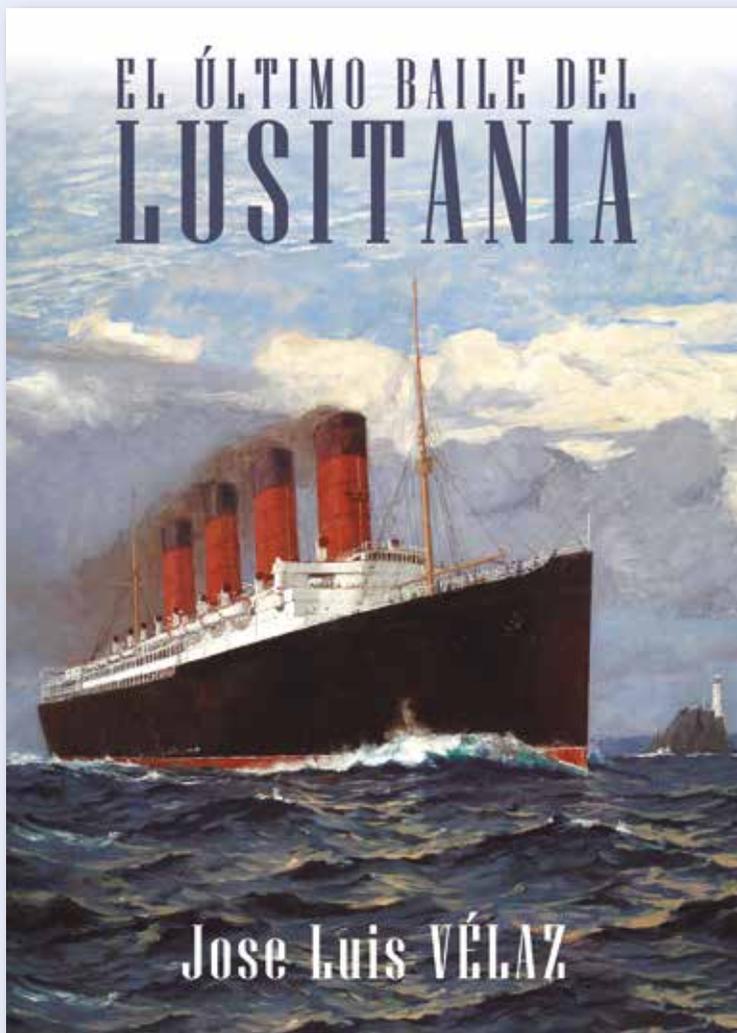
Editorial: Uzama Ediciones

Novela de ficción documentada con hechos reales basados en el hundimiento del transatlántico Lusitania en plena Primera Guerra Mundial. El abogado y escritor José Luis Vélaz presenta en su tercera novela una trama de suspense, amor, belleza y drama con el mar de trasfondo.

El joven Mark Reber vive de fiesta en fiesta en París, el estallido de la guerra y el amor le llevan a San Sebastián donde tras una breve estancia en la ciudad embarca hacia Nueva York, para luego regresar a Europa en el que sería el último viaje de su vida a bordo del Lusitania.

Tres años después del hundimiento del Titanic, el barco más lujoso, grande y rápido del mundo parte de Nueva York el 1 de mayo de 1915 con destino a Europa. La embajada alemana advierte que cualquier embarcación que pase por zona de guerra será considerada objetivo militar. Siete días después, estando cerca de Liverpool, un submarino alemán torpedea y hunde en 18 minutos al Lusitania, con 1.959 personas a bordo.

Todavía este suceso sigue siendo uno de los mayores misterios y enigmas de la historia. ¿Qué armamento portaba el Lusitania en sus bodegas? ¿Cómo pudo un solo torpedo hundir un barco de 35.000 toneladas? ¿Fue una maniobra



Vélaz ha navegado miles de millas en su velero por lo que el mar siempre está presente en su narrativa

de Estados Unidos para justificar su entrada en la guerra?

La novela atrapa al lector desde el primer momento al combinar magistralmente un contexto histórico donde se entremezclan hechos y personajes auténticos con otros de ficción que proporcionan pasión y actualidad a la trama. El libro tiene un coste de 19 euros y está a la venta en librerías y a través de Internet. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro

Directora:

Ana Munguía (ana.munguia@seg-social.es)

Redacción:

Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es), Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es) e Iñaki Moreno (juan-ignacio.moreno@seg-social.es)

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2.

Tel. 881 90 98 00.

Alicante: Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 2.

Tel. 965 12 65 23.

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

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca.

Tel. 971 72 56 06.

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

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32.

Bilbao. Tel. 94 473 90 00.

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander.

Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena

(Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n.

Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20.

Tel. 956 50 02 40.

Gijón: Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón

(Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13.

San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.

Tel. 959 25 74 11.

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322.

Las Palmas de Gran Canaria. Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo.

Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churrua, 2.

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

(Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

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. Tel. 91 700 66 00. Suscripciones: revista.mar.ism@

seg-social.es / www.seg-social.es

Diseña e imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

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

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

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

Descárgala en tu smartphone



TENSION PARA CERRAR EL AÑO

Si en estas fechas es habitual cierto nerviosismo en el sector pesquero, este año es aún mayor: la pandemia no solo ha trastocado los hábitos y costumbres de consumo, también está dilatando los tiempos en las negociaciones de los TACs, muy pendientes de cómo abandonará finalmente el Reino Unido la UE.

PÁGINA 6

MEDIO AMBIENTE



Orcas en Galicia. La interacción de orcas jóvenes con veleros en aguas gallegas limita la navegación durante varias semanas.

PÁGINA 32

ENTREVISTA



Elena Seco, nueva directora general de Anave, repasa con MAR los retos principales de las navieras españolas.

PÁGINA 36

12 Bacalao bajo mínimos. La NAFO acuerda un drástico recorte de la cuota de bacalao para 2021

14 Conferencia Internacional de Pesca organizada por ARVI. La pesca se presenta como agente activo contra el cambio climático

18 Jornada PTEPA sobre innovación. La comunicación de los productos del mar, el Big data y el FEMP, a debate

22 Sicaptor. Inteligencia artificial para reducir descartes y determinar las mejores zonas para faenar

30 TRIBUNA Vanya Vulperhorst (OCEANA) analiza la reforma del Reglamento de Control de la Pesca de la UE.

40 Objetivo: la descarbonización. Metanol, amoníaco o hidrógeno, algunos combustibles para el futuro inmediato.

46 Turismo marinerero. El coronavirus y la distancia social cambian la forma de veranear de los españoles.

50 Museo Naval de Madrid, reabre sus puertas tras dos años cerrado por reforma.

De costa a costa

PÁGINA 58

Hace 50 años

PÁGINA 62

Páginas médicas

PÁGINA 64

Te interesa saber

PÁGINA 66

www.revistamar.es

[@MarRevista](https://twitter.com/MarRevista)

<https://www.facebook.com/RevistaMAR.ISM>

RETOS PARA LA PESCA EN 2021

El *Brexit* tensa la pesca

Firmeza es lo que espera el sector pesquero en las negociaciones del *Brexit* con el Reino Unido. Que la pesca sea la vara de medir de un posible acuerdo y que al final, con la presión de una salida abrupta del Reino Unido de la Unión Europea, se aparque el blindaje hecho hasta ahora del sector, preocupa especialmente. En clave nacional, la pesca insiste en la rebaja del IVA de los productos pesqueros a la vez que cuestiona el cambio de adscripción del IEO. Mientras tanto, la flota atunera calienta motores y está a punto de conseguir la certificación “sostenible” integral de toda su actividad.

Se masca la tensión. Durante muchos meses la pesca ha sido una de las líneas rojas marcadas por los negociadores comunitarios para un posible acuerdo con el Reino Unido y a estas alturas no se sabe cómo va a quedar. La perspectiva de un *Brexit* duro, ante la proximidad del 1 de enero, es más que una posibilidad y esto sería para el sector “un roto muy grande”.

Mientras el primer ministro británico presiona, anunciando que se preparan para “prosperar como nación independiente que controla sus propias fronteras, su pesca y establece sus propias leyes”, los armadores españoles, aunque reconocen el acierto de vincular el acuerdo en materia de pesca al acuerdo comercial, son conscientes también del uso que el premier británico está haciendo de la pesca “como emblema nacionalista”.

Se acerca el final de cuatro años de desencuentros y tanto Javier Garat, secretario general de Cespeca, como Iván López, presidente del Consejo



Consultivo de la Flota Comunitaria de Larga Distancia (LDAC), insisten a los negociadores comunitarios en que no pierdan de vista que “la pesca es el único sector al que puede afectar la jurisdicción nacional”. Según López, “no se pide nada raro, básicamente mantener el *statu quo*”. “Solo hay una cosa inaceptable y es que, el 1 de enero, esto colapse y no se pueda trabajar”. “Son 88 los barcos de bandera española que, con alrededor de 2.150 tripulantes, tienen la posibilidad de pescar en caladeros del Reino Unido; nos jugamos mucho en estas ne-

Preocupa mucho el uso que se está haciendo de la pesca como emblema nacionalista

gociaciones”. En este sentido, insisten desde Cepesca, “no es momento de escuchar cantos de sirena como los que llegan desde Gran Bretaña, tales como la posibilidad de un periodo transitorio o la posibilidad de acuerdos sobre acceso y cuotas plurianuales”.

A pesar de que afirman no tener sensación de que les vayan a dejar tirados, al sector le inquieta que la negociación haya quedado para el final, especialmente cuando solo nueve de los veintisiete Estados de la Unión están implicados en pesca. Un retraso que está condicionando la negociación de Tacs y cuotas para el año que viene, lo que en su opinión puede estar también perjudicando la negociación.

IVA REDUCIDO

Pero también, como ya comentamos en nuestro número anterior, que se rebaje el gravamen a la compra de productos pesqueros del 10% de IVA al 4%, como se hace en otros países de nuestro entorno, es otro de los retos que afronta la pesca de cara a los próximos meses. El sector cree que es el momento de mostrar la implicación con la actividad “ahora que se está negociando un nuevo Presupuesto”. Una medida que les ayudaría considerablemente después de que “hayan visto reducidas sus ventas en un 20%, poniéndose en riesgo la continuidad de la actividad de numerosos buques y con ellos de muchos puestos de trabajo.”

Inquieta también la absorción del IEO por parte del CSIC. Tal y como denuncian Cepesca, la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y la Asociación Empresarial de





La caída de las ventas en un 20% pone en riesgo la actividad de numerosos buques

Acuicultura de España (Apromar), se trata de “una mala noticia” y temen que esto acabe con la “labor de investigación, evaluación y asesoramiento” que realiza desde hace 106 años el Instituto y resulta “fundamental para la mejora continua de la gestión pesquera tanto en los caladeros español y europeo, como en el mundo”. Cepesca va más allá y señala a este cambio de adscripción como uno de los elementos que ha podido motivar la disparidad de criterios que se está produciendo entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministerio de Transición Ecológica, cuyas últimas decisiones están situando “en un escenario de inseguridad jurídica” a los espaderos españoles.

ATUN SOSTENIBLE

Por otro lado, estos días hemos conocido que la flota atunera está a un paso de certificar como sostenible toda su actividad de forma integral. Después de años de trabajo y de certificar toda

su captura de atún tropical –cerca del 8% de la total mundial– como “Atún de Pesca Responsable”, la flota integrada en OPAGAC acaba de ser admitida para optar al sello azul MSC con el que espera certificar la totalidad de su actividad en los tres océanos en los que opera y de todos los stocks y modalidades de pesca.

Y es que la flota española es un referente en cuanto a estándares de protección de los derechos socio laborales a bordo, hasta el punto de que los grandes actores mundiales del mercado del atún –flotas, entidades sin ánimo de lucro y grupos conservacionistas– ya han manifestado su interés por usar la norma española como referente.

Según Julio Morón, director gerente de OPAGAC, no solo hay que “hablar de sostenibilidad pesquera, en el plano medioambiental, también hay que hacerlo en el social”. “Queremos que se sepa quién, cómo y dónde se ha pescado y que el mercado valore nuestro saber hacer”. En este sentido, la flota atunera española no pide que “se eliminen otros productos más baratos, sino que haya categorías diferenciadas del producto”. Eso sí, desde OPAGAC denuncian que un porcentaje importante de las importaciones chinas están exentas de arancel, lo que supone una competencia desleal con el atún pescado por ellos. Una situación que confesaban, está propiciando que vendan mejor en Bangkok que en Vigo, que era donde solían comercializar sus capturas. ■

A. MUNGUÍA

Tras años de trabajo, la flota atunera española está a un paso de certificar como sostenible toda su actividad de forma integral

NO HUNDAS TU SALUD



UNION EUROPEA
FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

42ª REUNION DE LA NAFO

Bacalao en estado crítico

Los dictámenes científicos obligan a volver a aplicar un recorte quirúrgico, superior al 82%, en la cuota de pesca de esta mítica pesquería en aguas de Terranova, y así se acordó en la última reunión de la NAFO (Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste), celebrada de forma virtual el mes pasado. Paralelamente, y en lo que se refiere a las especies de interés para nuestra flota, la asamblea decidió mantener estables el resto de cuotas, excepto la del fletán negro que cae ligeramente.



En la imagen, el bacaladero Kirkella de Pesquera Ancora

Junto a este drástico recorte, que supone pasar de 8.531t este año a 1.500 en 2021 –de las que la flota española dispondrá de 376t–, los países participantes en NAFO, entre ellos España dentro de la delegación de la Unión Europea, además de científicos y técnicos de la administración, acordaron también medidas adicionales que, a propuesta de la UE y avaladas por estudios científicos, persiguen prote-

La cuota de bacalao cae un 82% respecto a este año

ger la especie. Acciones que permitan establecer otro modelo de gestión, mejorar su situación y evitar así la disminución de la cuota, emulando el éxito logrado con el fletán negro.

Concretamente, la asamblea general de NAFO incorporó también las sugerencias comunitarias de imponer una veda durante todo el primer trimestre del año (en la zona 3M, la situada más al oeste de Canadá) que potencie la

incorporación de juveniles al stock, el uso de rejillas selectivas para proteger a los juveniles y la obligación de inspección en puerto a todos los buques que tengan a bordo bacalao “con el fin de evitar posibles sobrepescas”.

Como señalaban desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) “se han tenido en cuenta las recomendaciones del consejo científico, que desde hace varios años señala que no hay reclutamientos, por razones no identificadas, pero no atribuibles a la pesca”. A pesar de ello, el recorte afecta de lleno al sector, que se ofrece a colaborar con el embarque de científicos, de forma que se mejore la recogida de datos y la gestión de la especie. En este sentido, Iván López, presidente de Agarba (Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Bacalao) critica las contradicciones de las instituciones comunitarias; “se habla de ciencia, pero no se la dota presupuestariamente y tampoco se deja participar a la industria, porque es sospechoso”.

Actualmente, de los cuatro bacaladeros españoles de la Asociación, uno faena en NAFO. Junto a él hay entre 9 y 11 arrastreros congeladores que ocasionalmente también capturan bacalao gracias a las cesiones de cuota. Es por ello, que insisten en que se adopten “ideas creativas” como las del fletán negro, que han permitido mantener más o menos estables las posibilidades de pesca el año que viene: 16.498 toneladas para 2021, 500t menos que este año, de las que 4.532 toneladas corresponderán a la flota española.



La asamblea general de NAFO incorporó sugerencias comunitarias como la de imponer una veda durante todo el primer trimestre del año

En cuanto al resto de especies de interés para los pesqueros españoles que faenan en el Atlántico Noroeste –fundamentalmente vigueses– finalmente se mantienen para el año que viene las cuotas de gallineta (en las divisiones 3M y 3O), de raya, pota, locha blanca y camarón.

MÁS PROTECCIÓN

Junto a las cuotas, se confirmaron las zonas cerradas a la pesca de fondo para proteger ecosistemas marinos vulnerables y se incluyó los corales negros como especies indicadoras de su presencia.

De hecho, la UE hizo valer la necesidad de que todos los estudios de NAFO se hagan valer ante otros organismos de forma que se eviten las actuales y futuras explotaciones de yacimientos de gas y petróleo en las zonas de su influencia consideradas sensibles y ratificó el compromiso de la Organización con el enfoque ecosistémico en la gestión de la pesca, incentivando la labor de sus grupos de trabajo para alcanzar este objetivo. ■

A. MUNGUÍA

ESPAÑA Y PORTUGAL PREPARAN UN NUEVO ACUERDO PESQUERO

Interés mutuo y equilibrio

España y Portugal han comenzado conversaciones para negociar un nuevo acuerdo bilateral de pesca destinado a mejorar el aprovechamiento de los recursos pesqueros, dar estabilidad a la flota y facilitar la gestión interna. La actividad extractiva conjunta entre ambos países se regula desde 1986.



La secretaria general de Pesca Alicia Villauriz se reunía con su homóloga Teresa Coelho en octubre para analizar los intereses de ambos países en materia de pesca y lograr un acuerdo equilibrado con una especial atención a las condiciones del ejercicio de la actividad de ambas flotas. A lo largo del encuentro también se evaluó el desarrollo del plan de recuperación y gestión de la sardina, una pesquería muy valiosa para ambos países, llevándose a cabo un análisis de las perspectivas de cara a las próximas costeras.

El actual acuerdo impide la descarga de pescado en fin de semana

El documento que presenta España hace hincapié en su reivindicación histórica de aplicar de forma homogénea los mismos requisitos a la flota de ambos países, en redes, artes de pesca y normas aplicables a los buques.

El actual acuerdo, vigente desde 2018 hasta 2023 con posibilidad de dos años de prórroga, incluyó la supresión de la pesca para los buques atuneros-cañeros (cebo vivo), amplió la duración de dos a cinco años y estableció una Comisión Mixta que se reúne anualmente.

15 cerqueros y 30 arrastreros tienen licencia de faena en ambos países gracias al acuerdo. Además, la flota española dispone de 25 licencias de arrastre de bivalvos, siete de cerco, dos de trasmallo y 10 de coquina, mientras que para la flota portuguesa se establecen ocho licencias de cerco, 21 de trasmallo, seis de enmalle, siete de alcatruces y dos de anzuelo.

Estas reuniones sirven para poner en valor este plan de gestión conjunto frente a Bruselas y unir fuerzas para evitar nuevas restricciones a la sardina, cigala o jurel. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO



ACUERDOS DE PESCA CON SENEGAL E ISLAS SEYCHELLES

Visto bueno de Europa

La Comisión de Pesca del Parlamento Europeo dio el visto bueno el pasado 1 de octubre a los textos de los acuerdos de pesca y protocolos que regirán las capturas de los armadores europeos en los caladeros de Seychelles y Senegal y que entrarán en vigor una vez ratificados por el Pleno del Parlamento Europeo convocado para noviembre.

El actual acuerdo entre Senegal y la Unión Europea entró en vigor el 20 de noviembre de 2014 y desde entonces se ha renovado automáticamente. El nuevo protocolo abarca un período de cinco años y ofrece a los buques de la UE cuotas de atún y merluza. Tendrán permiso de pesca 28 atuneros cerqueros, 10 cañeros; cinco palangreros y dos arrastreros. A cambio, Europa abonará anualmente 1.700.000 euros y ha conseguido mejorar las operaciones de seguimiento de las capturas, control y sostenibilidad para controlar la presión de terceros países sobre el caladero.

El actual acuerdo de pesca con Seychelles estará vigente hasta julio de

Ambos acuerdos afectan a un total de 93 embarcaciones, la mayoría de la flota atunera vasca

2021. Cuando el nuevo entre en vigor, por un periodo de cinco años y un desembolso por parte de Europa de 5.300.000 €/año, podrán faenar en dicho caladero 40 atuneros cerqueros, ocho palangreros de superficie y los buques de apoyo.

En esta ocasión ambos acuerdos han añadido disposiciones de apoyo tanto a la flota local como al trabajo de la mujer en África para ayudar a estabilizar y consolidar actividades que no estaban oficialmente reconocidas. Además la Unión Europea sigue avanzando para que los estándares de sostenibilidad obliguen a ambas partes. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

VII CONFERENCIA INTERNACIONAL DE ARVI

Aliados contra el cambio climático

La pesca es agente implicado, afectado y puede aportar respuestas al cambio climático. La forma en que se desarrolla la actividad, las iniciativas del sector por mejorar su interacción con el medio ambiente, el papel que juega o ha de jugar en esta tarea y su afección por las consecuencias que supone para la actividad, son algunas de las cuestiones que se debatieron durante los dos días que abarcó la Conferencia Internacional sobre el futuro de la pesca organizadas por ARVI.

Las virtudes de la proteína pesquera están fuera de toda duda. Sus propiedades para la salud y su decreciente efecto sobre la huella de carbono –las emisiones del sector pesquero comunitario se redujeron un 40% en el periodo 1980-2020 y ambiciona llegar hasta el 55% en 2030– encuentran en la pesca un aliado de primer orden para dar respuesta al reto del incremento poblacional previsto a nivel mundial. La producción de proteína marina es parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Gobernanza Global, en los que la pesca se encuentra directamente implicada en tres de ellos: Seguridad alimentaria; Nutrición y dieta saludable y Desarrollo socioeconómico.

Unos beneficios proteicos y medioambientales que, según coincidieron algunos ponentes de las jornadas, no siempre han calado convenientemente en la población, por lo que apuntaban a mejorar la comunicación de forma que se mejore la imagen, y con ella el consumo, de los productos y la actividad pesquera. En definitiva, desterrar la idea de

que la pesca es el eterno culpable y sí parte de la solución.

APORTACIONES E IMPACTOS

En los últimos años, la contribución de la pesca para ralentizar el cambio climático se materializa en la apuesta del sector por combustibles limpios y en mejoras en el diseño de los barcos,

Los beneficios proteicos y medioambientales de la pesca no siempre se han comunicado bien a la sociedad



al igual que de los aparejos utilizados, de modo que se facilite la reducción de consumos y la optimización de la relación entre consumo de combustible y pesca desembarcada, una ecuación en la que maximizar el valor comercial de las capturas puede ser una baza a tener en cuenta.

En este sentido, desde el sector se apuesta por la aplicación de Reglas de control de capturas y una Gobernanza internacional que desarrolle acuerdos *Ad Hoc*, es decir, adaptados a esta cambiante y, en cierta forma, imprevisible situación.

Los efectos del cambio climático sobre la pesca son muchos y variados. Partiendo de la base de que el 93% del calentamiento global es absorbido por los océanos con las consecuencias que esto depara en la biología

Maximizar el valor comercial de las capturas redundará en una mejor adaptación de los tiempos de pesca

marina, cabe señalar también la elevación del nivel del mar, que alcanza 2,68 cm por década, y la acidificación de los mares, así como la migración de especies a zonas más frías en busca de condiciones óptimas. En este sentido, durante la Conferencia se pusieron sobre la mesa estudios que muestran como la caballa se está alejando –de media 15 kilómetros por década– de la costa ibérica, así como la transformación en la biomasa, las tallas y los ciclos de vida de otras especies de gran interés para nuestra flota, como el bonito del norte y la anchoa.

Pero este efecto trasciende a la biodiversidad y genera un efecto cascada que alcanza a lo económico y social. Repercusiones que se van a ir manifestando en migraciones de población, conflictos entre Estados por la explotación de recursos, pérdida de identidad cultural, etc.

Entre las posibles respuestas que se puedan dar al cambio climático desde la pesca, los ponentes apuntaron a seguir apostando por la sostenibilidad y por consolidar el trabajo conjunto de la sociedad. Aprovechar las sinergias existentes en materia de cambio climático tanto con las ONGs como con la ciencia y, mientras tanto, seguir participando en la política de estrategias marinas y en proyectos que contribuyan a frenar el cambio climático, así como a intensificar la cooperación con países en vías de desarrollo en materia pesquera. En definitiva, redoblar esfuerzos para que la pesca sea parte activa de la mitigación de los nocivos efectos del cambio climático. ■

ANA MUNGUÍA





JORNADA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL MAR

Proteger al máximo

La Federación de Cofradías de Pontevedra organizó en octubre un encuentro profesional para debatir medidas de prevención y buenas prácticas en la pesca y marisqueo orientadas a reducir la siniestralidad en el sector. El encuentro se celebró en Arcade con la asistencia de 25 personas, máximo aforo permitido por el protocolo Covid.

Aunque la Ley de Riesgos Laborales permite delegar estas tareas en las asesorías o en los servicios de las cofradías, el empresario es el responsable en última medida de la seguridad de sus trabajadores. Hay un gran desconocimiento por parte de los armadores sobre trámites administrativos y conceptos, que se trataron de solventar tanto en las ponencias como el posterior debate.

La labor preventiva favorece el descenso de los accidentes

Durante el encuentro se puso de manifiesto la importancia de conocer cómo se investiga un accidente laboral, su correcta comunicación y su procedimiento, los plazos a cumplir, el programa CEPROSS o los partes Delta. También, la necesidad de notificar todo, hasta la lesión más leve, conlleve baja o no, porque con el tiempo se pueden agravar o ser causa de una enfermedad posterior. Por

su parte, los trabajadores autónomos deben tramitar siempre los partes de accidente laboral cuando acuden al hospital para que el ISM y las mutuas se hagan cargo del pago.

VISIÓN JURÍDICA

La subdirectora provincial del ISM en Vigo, María José López Cabaleiro, participó como ponente para ofrecer el punto de vista jurídico de la gestión de enfermedades profesionales. En su intervención analizó la definición de enfermedad profesional, los tres requisitos necesarios para que sea reconocida, la regulación del cuadro de enfermedades profesionales con una mención especial al síndrome del túnel carpiano para las mariscadoras a pie y rederos así como todas las gestiones que el ISM está llevando a cabo desde 2019 para el reconocimiento de nuevas enfermedades en ambos colectivos.

Se trata de prevenir para que no llegue el accidente o la enfermedad y, si ocurre, proteger al máximo para que la lesión sea lo menor posible

Si eres armador es imprescindible que conozcas tu plan de prevención, la normativa de seguridad que regula el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, así como las normativas sobre lugares y equipos de trabajo que se resumen en las condiciones de habitabilidad del barco (orden y limpieza) y la evaluación periódica de la maquinaria. La Federación de Cofradías de Pontevedra ha recogido toda esta información en un tríptico.

Y las estadísticas no engañan. Eva Calvo, técnico de MarSeguro, demostraba que en 2019 se ha podido comprobar que el esfuerzo en la labor preventiva que se está haciendo desde el sector y las administraciones públicas ha logrado un notable descenso en los accidentes laborales, en comparación con el sector servicios y la agricultura. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Causas de los accidentes laborales más comunes en pesca



Por carga

El mayor número de lesiones se produce durante la tarea de carga y descarga

- Uso de protector lumbar
- Empleo de ayuda mecánica con carretillas, grúas, traspaletas o cargar las cajas entre dos
- Descanso entre faena
- Estirar la espalda y cambiar de postura



Por exposición

Las lesiones por sol y humedad causan un gran número de cáncer de piel.

- Uso de protector solar en cara, cuello y orejas
- Uso de gafas de sol y viseras
- Uso de ropa impermeable que permita la transpiración corporal



Por estrés

La carga psicosocial del patrón es grande por la responsabilidad y la incertidumbre del clima, los precios...

- Desconectar
- Descanso
- Actitud positiva
- Pedir ayuda psicológica

JORNADA PTEPA SOBRE INNOVACIÓN Y FEMP

Más comunicación y TICs

Bajo el epígrafe “Innovación Pesquera: Retos y futuro FEMP”, la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura (PTEPA) celebró en Madrid una jornada para abordar la comunicación de los productos del mar, el Big Data en el sector pesquero y el futuro Fondo Europeo Marítimo Pesquero (FEMP 2021/2027). Los cinco Grupos de Trabajo incluidos en la PTEPA han elaborado un documento en el que actualizan sus áreas y líneas de actuación para que las ayudas comunitarias lleguen a nuestra pesca y acuicultura donde de verdad lo necesita el sector.



Representantes de la PTEPA, la Comisión Europea y el MAPA en la clausura del acto

A la tercera va la vencida. Después de dos aplazamientos motivados por la crisis sanitaria, la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura (PTEPA) pudo por fin celebrar la jornada “Innovación Pesquera: Retos y futuro FEMP”, respaldada por la Agencia Estatal de Investigación, del Ministerio de Ciencia e Innovación, y por la Secretaría General de Pesca, del Ministerio de

El encuentro reivindicó la importancia de comunicar las acciones del sector pesquero

Agricultura, Pesca y Alimentación. El encuentro, que tuvo lugar en el madrileño espacio Bulevar 30, se siguió a través de internet.

En la inauguración institucional, la jefa de la subdivisión de Programas Temáticos Científico-Técnicos de la Agencia Estatal de Investigación, M^a Angeles Ferre, destacó la importante labor que las Plataformas Tecnológicas realizan para mirar al futuro

con los ojos de la innovación. Por su parte, M^a Luisa Álvarez, presidenta de PTEPA, destacó la importancia de comunicar todas las acciones que lleva a cabo el sector pesquero.

Comunicar, formar, informar a la sociedad fueron términos de los que se habló en la primera de las mesas redondas del acto que, moderada por Fernando Martínez, de la revista Alimentaria, contó con la presencia de una periodista, Mercedes Salas; una divulgadora científica, Beatriz Robles, la presidenta de la Confederación de Asociaciones de Consumidores y usuarios de Madrid, Itziar Marín, y del chef Sacha Hormaechea.

Todos coincidieron en señalar que las redes sociales son los nuevos canales de comunicación a los que el sector debe dirigir sus acciones comunicativas, utilizando los códigos que imponen y sabiendo que es en estas redes sociales donde se encuentran los más jóvenes, futuros consumidores de productos del mar.

No se dejó de lado la rapidez con la que los mensajes transmitidos por estas redes llegan a los ciudadanos y cómo se hacen virales noticias falsas. La lucha contra esas “fake news” no es otra que la formación y la aportación de datos verdaderos, ya que los datos objetivos son la mejor arma para vencer los bulos que se transmiten por internet.

El subdirector general de Vigilancia Pesquera y Lucha contra la Pesca Ilegal, Borja Velasco, moderó el segundo debate sobre Big Data en el sector pesquero en el que participaron representantes de varias



Mesa sobre comunicación de los productos pesqueros

Todos los asistentes coincidieron en la necesidad de digitalizar el sector y aplicar capas de datos para mejorar la rentabilidad y sostenibilidad de las empresas

empresas tecnológicas. Gabriel Gómez, de Marine Instruments; Nicolás Troncoso, de Datafish Technology Solutions; José Luis Molina, del Grupo Hispatec y Guillermo Gil, de Tecnalia. Los asistentes coincidieron en señalar la necesidad de digitalizar el sector y cómo la aplicación de capas de datos puede ayudar a la toma de buenas decisiones para la rentabilidad y sostenibilidad de las empresas pero también de los recursos y el medio marino.

No obstante señalaron la dificultad de que el sector vea las grandes posibilidades que ofrecen los datos ya que, muchas veces, el enemigo es el “patrón de enfrente”. De lo que se trata es de compartir datos respetando la privacidad de las empresas y que esta colaboración repercuta en el beneficio de todos.

FONDO EUROPEO

El último bloque estuvo dedicado al Reglamento del nuevo FEMP (2021-27), actualmente en debate en los organismos europeos, y que contó con



Ignacio Gandarias explicó las acciones en las que se deberían enfocar las ayudas del futuro FEMP

la participación del director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura del MAPA, Ignacio Gandarias.

INNOVACIÓN

Desde la Plataforma Tecnológica Española de la Pesca y la Acuicultura se entiende que la innovación es un pilar básico para el progreso y la I+D+i una herramienta fundamental para mejorar la competitividad del sector pesquero. La innovación es un área que puede beneficiarse de las ayudas comunitarias; de ahí la importancia de que haya proyectos susceptibles de ser financiados con las ayudas europeas.

Cristina Orden, secretaria técnica de la PTEPA explicó que la Plataforma publicó en mayo un documento “Actualización áreas y líneas prioritarias por grupos de trabajo” en el que, partiendo de un informe DAFO, se han actualizado las necesidades existentes en recursos marinos vivos, tecnologías pesqueras, acuicultura, transformación y comercialización. Se quiere que este documento, que se ha pasado al

MAPA, sirva de base para que las futuras convocatorias de ayudas estén alineadas con los intereses del sector.

Ionnis Virvilis, de la oficina de la Comisión Europea en Madrid, explicó el proceso que se sigue para aprobar el Reglamento del FEMP para el período 2021-27 y el momento de debate en el que se encuentra.

Correspondió al director de Ordenación Pesquera y Acuicultura, Ignacio Gandarias, detallar el estado de ejecución del actual FEMP en vigor, animando a que se aprovechen los fondos aún vigentes para que no se pierdan y recordando que se pueden utilizar hasta el año 2022. “Habrá un tiempo en el que se solapen el actual y el nuevo FEMP”, dijo.

Gandarias insistió en que las ayudas no van a ir para la renovación de flotas pero sí para mejorar las condiciones laborales de los pescadores o la habitabilidad de los espacios y manifestó la necesidad de empezar a desarrollar ya el Programa Operativo Español. ■

ANA DIAZ

La innovación es un pilar básico para el progreso y la I+D+i una herramienta fundamental para mejorar la competitividad



Planes anuales de
**FORMACIÓN
PROFESIONAL**
marítima y sanitaria
del Instituto Social de la Marina

Dirigidos a mujeres y hombres del mar



Deposito Legal: M.13351-2010

ISSM 113-2010-1

COFINANCIADOS POR EL FONDO SOCIAL EUROPEO



EL Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



PROYECTO SICAPTOR

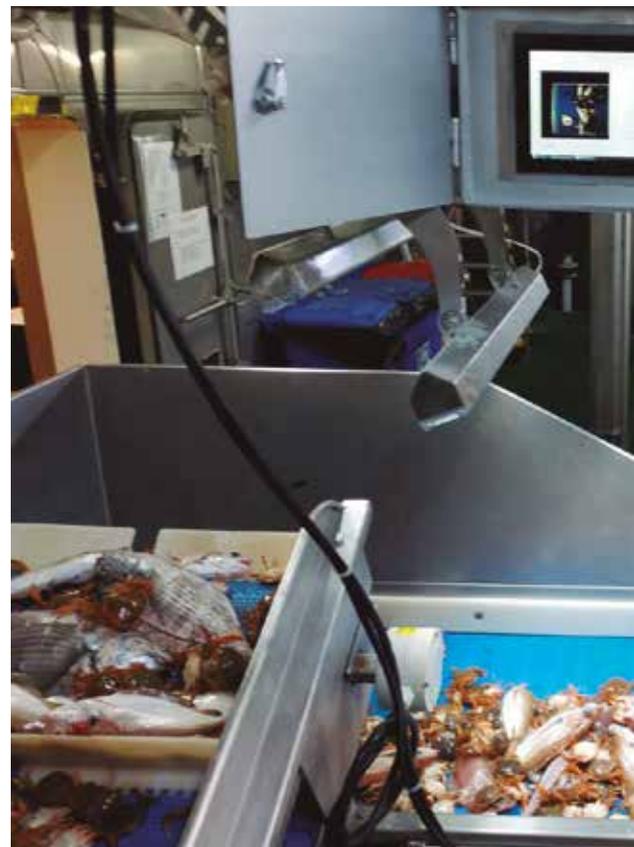
Pesca inteligente

Optimizar al máximo la navegación. Ese es el fin de Sicaptor, una tecnología basada en inteligencia artificial y ‘deep learning’ que identifica en el propio barco todo lo pescado. El análisis de esta información permite tomar decisiones de forma inmediata, lo que ayuda a reducir los descartes y a determinar en qué zonas faenar donde haya más posibilidades de evitar capturas no deseadas, especies para las que no se tiene cuota o ejemplares juveniles.

Sicaptor es un proyecto del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) coordinado por el Grupo de Ingeniería de Procesos del Instituto de Investigaciones Marinas (IIM) y cofinanciado por el FEMP. La explicación corta de su finalidad no deja lugar a dudas sobre el importante recorrido que puede llegar a tener cuando se generalice, una vez superada la actual fase de investigación y desarrollo: identificar y clasificar en tiempo real las capturas en el propio barco utilizando inteligencia artificial. El proyecto cuenta con la colaboración de la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica, el IEO, Cesga y Opromar.

El punto de partida fue el sistema iObserver, un dispositivo electrónico que se instala sobre la cinta de triado y fotografía cada una de las capturas. Analiza las imágenes, identifica la especie y estima el tamaño y peso

Monitorizar de forma electrónica las capturas ofrece información para decidir cuáles son las mejores zonas para faenar



Fotografía de las capturas en la propia cinta.

de cada ejemplar. Pero la fiabilidad de los datos que facilitaba en una primera fase no era suficiente, lo que llevó a plantearse un desarrollo más avanzado y ahí empezó a gestarse el proyecto Sicaptor.

Luis Taboada, investigador del CSIC y responsable del proyecto, explica que durante el proyecto Life iSeas se desarrolló un prototipo que sirvió de punta de partida para Sicaptor y que logró una mejora significativa. Para ello se aplicaron “nuevos algoritmos de reconocimiento de especies usando técnicas de ‘deep learning’ y redes neuronales, y se amplió el catálogo de especies que el dispositivo es capaz de identificar y cuantificar”.

Por último, se mejoró la iluminación y el procedimiento de captura de



Sicaptor aúna un sistema de captación visual, datos de geolocalización y modelos matemáticos para optimizar la navegación

imágenes con el fin de “evitar duplicidades y sobreestimaciones en la cuantificación de la captura”.

CRUCE DE DATOS

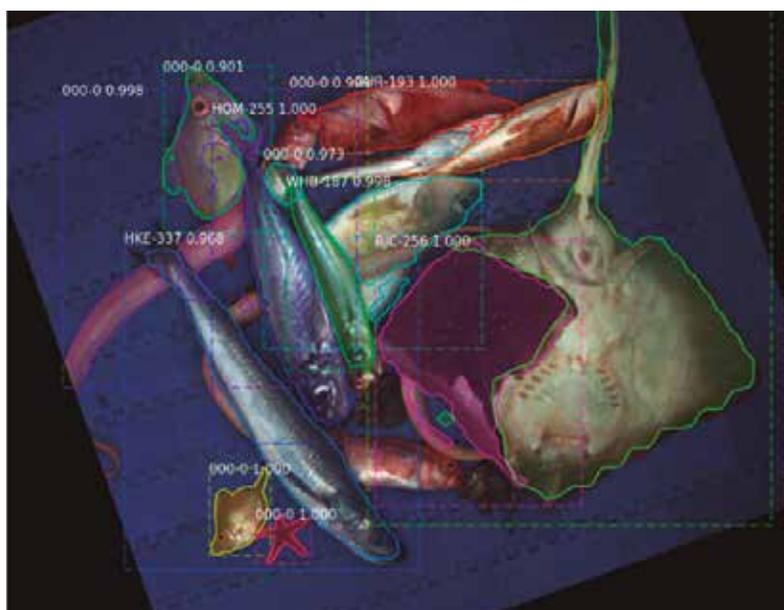
Hasta ahora una de las grandes dificultades de este tipo de sistemas era la asincronía: las cámaras instaladas en diferentes partes del barco recogían material que luego tenía que descargarse y enviarse para su análisis por personal experto. En el caso del iObserver esto no es necesario.

Según Taboada, “los algoritmos desarrollados basados en aprendizaje profundo (o ‘deep learning’) procesan las fotografías que se están tomando de cada lance que pasa por la cinta de triado al mismo tiempo que se obtienen o justo tras la finalización del

lance, en tiempo real (o quasi), por lo que no es necesaria la intervención de ningún operario/observador externo que visiones y evalúe esas imágenes”.

Junto con el iObserver se ha desarrollado la aplicación RedBox, sistema que está conectado a la instrumentación del barco, de la que recibe datos como posición, velocidad, hora o profundidad, y al iObserver. Procesa toda la información y la envía a tierra vía satélite o red telefónica, prácticamente en tiempo real, en un fichero de datos muy pequeño (300-500 Kb) que contiene las cantidades capturadas de cada especie por encima y por debajo de la talla mínima de referencia, con su geolocalización.

Además, “se ha construido una infraestructura espacial de datos, que llamamos Geoportal, donde se recibe toda la información enviada desde el RedBox de cada uno de los barcos comerciales de pesca que tengan instaladas estas tecnologías y



Proceso de identificación de las capturas

puede ser visualizada, individualizada o agregada, a través del visor correspondiente con distintos niveles de acceso (armador individual, agrupación de armadores o administrador)". Estos datos recibidos desde los barcos junto con los históricos aportados por el IEO alimentan una serie de modelos matemáticos predictivos que han sido desarrollados por el propio IEO y que permiten establecer, por ejemplo, "las zonas en las que es más probable que aparezcan individuos juveniles de determinada especie o cantidades importantes de especies para las que no se dispone de cuota, permitiendo a los patrones anticiparse para evitar dichas áreas, haciendo más eficiente y efectiva su actividad diaria".

PRUEBAS REALES

Todas estas tecnologías que integran Sicaptor (iObserver, RedBox y Geoportal) han sido probadas en un entorno real de operación pesquera durante más de 30 días a bordo de

Con Sicaptor se minimiza la intervención humana: la inteligencia artificial analiza las capturas y cruza todos los datos obtenidos

tres arrastreros de Opromar ("Ría de Marín", "Nuevo San Cibrán" y "Portosanto") que operan en las zonas ICES 8c y 9a, "siempre supervisados por un observador humano del proyecto para verificar su correcto funcionamiento y para ayudar a la tripulación en el entrenamiento sobre su manejo", explica Taboada.

El responsable del proyecto señala que la respuesta recibida por parte tanto de los armadores como de las administraciones ha sido muy positiva. Considera que "este es el futuro para lograr la sostenibilidad de los recursos marinos y de la actividad pesquera y que la implementación de dispositivos de monitorización electrónica (REM) en toda la flota es algo que se hará sí o sí en un futuro no muy lejano".

SICAPTOR 2.0

De hecho, la buena acogida del proyecto ha determinado que en enero de 2021 arranque Sicaptor 2.0, también cofinanciado por el FEMP en el marco del Programa Pleamar de la Fundación Biodiversidad. En esta nueva fase se plantea un rediseño del sistema iObserver "para minimizar su tamaño y maximizar sus prestaciones de funcionamiento a fin de aumentar la viabilidad de su instalación generalizada a bordo y, con ello, su aceptación por armadores y tripulación en todo tipo de flotas, no sólo de arrastre, como dispositivo de referencia REM", señala Luis Taboada.

En las pruebas realizadas hasta la fecha, "si los ejemplares están mínimamente separados entre ellos en la cinta



En enero está previsto que arranque Sicaptor 2.0



Se requiere una mínima intervención del personal para evitar solapamientos en la cinta de triaje

de triaje o el solapamiento entre ellos no es muy acusado”, la precisión del proceso de identificación fue del 98%. En esta nueva etapa se buscará maximizar la eficiencia del iObserver, proceso que según Taboada sería recomendable acompañar de algunos cambios en los patrones de manejo de las capturas en los parques de pesca por parte de la marinería, “de manera que se evitara amontonamientos o grandes solapamientos entre individuos”.

De esta forma, “con una mínima carga de trabajo el sistema iObserver podría minimizar los errores en las estimaciones de las especies y los pesos, resultando una herramienta muy útil para la cuantificación automática de la captura total”, asegura. ■

IÑAKI MORENO

Lejos del “Gran Hermano”

“Nadie conoce mejor la pesca que los propios pescadores, pero los desarrollos que llevamos a cabo pueden ayudar a completar ese conocimiento”, asegura Luis Taboada. Las posibilidades que brindan estos recursos son tan amplias y verificables por parte de los profesionales que considera que éstos “ya lo perciben más como una herramienta que puede ser útil en mejorar su actividad y la gestión de los recursos y no una mera herramienta policíaca de control de su día a día”, afirma.

El objetivo último es lograr que se generalice el uso de sistemas de monitorización electrónica “centrados únicamente en cuantificar la captura total en el parque de pesca, evitando las reticencias que otros sistemas tienen entre los pescadores por grabarse su actividad en diferentes partes del barco, como la cubierta o la bodega”. El experto asegura que se pretende evitar de partida “ese efecto ‘Gran Hermano’ de control de lo que hagan los marineros a bordo que tantas ampollas levantó entre el sector al principio y que creemos que con el iObserver se ha conseguido”.

INFORME ANUAL DE CONXEMAR

El congelado tira del sector

El informe sectorial de la industria y comercialización de productos congelados y en conserva que elaboran anualmente Conxemar y Ardán revela la fortaleza del sector de productos del mar congelados español, una actividad que presenta cifras positivas durante la actual crisis causada por la pandemia de Covid y que espera al próximo año para retomar sus planes de expansión.



Conxemar aglutina 244 empresas líderes en el sector de productos del mar congelados y en conserva

Los datos de 2018, último año fiscal publicado, muestran cómo la industria y comercialización de congelados y conservas en España aumenta su valor año tras año. Actualmente las 652 empresas que conforman este epígrafe facturaron conjuntamente 15.148 millones de euros dando empleo a 31.197 personas de forma directa.

La asociación Conxemar aglutina 244 empresas líderes españolas en el

Los datos muestran el potencial del sector de los productos del mar congelados en España

sector de productos del mar congelados y en conserva, que representan el 76 por ciento de la facturación total de esta actividad. En 2018 esta actividad empresarial generó un valor añadido bruto de 1.614 millones de euros, con un crecimiento del 4 por ciento respecto al año anterior. Los asociados a Conxemar produjeron el 55,63% de dicha facturación.

Los productos pesqueros congelados tienen un peso destacado en España.

En 2018 facturaron 11.405 millones de euros generando empleo directo a 20.069 trabajadores mientras que el sector conservero en el mismo periodo facturó 3.743 millones empleando a 11.128 trabajadores.

GALICIA AL FRENTE

El informe también refleja el liderazgo de Galicia y particularmente de la comarca de Vigo dentro de la actividad nacional, 229 de las 244 empresas asociadas a Conxemar tienen allí su sede, el 60% dedicadas a actividades industriales y el 40% a la comercialización. El 18% de productos del mar congelados de toda España se factura en Vigo.

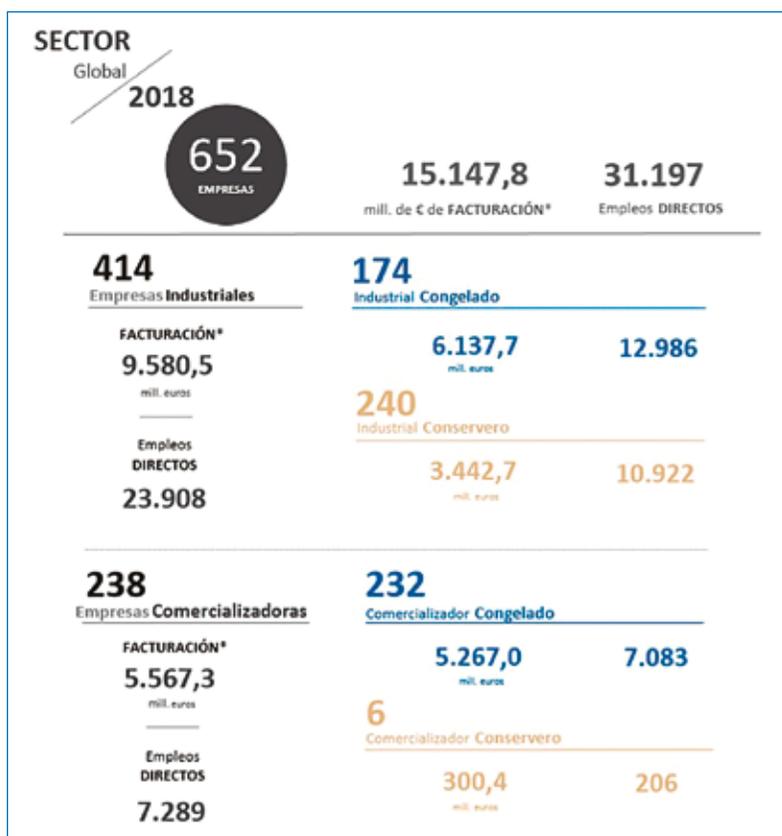
En 2018, 1 de cada 2 euros facturados por la industria congeladora de pescado en España corresponde a empresas ubicadas en Galicia (51,08%). Cataluña, que ocupa la segunda posición es responsable del 11,82%. Andalucía, Valencia y Madrid le siguen con cifras inferiores al 10%.

También la comunidad gallega encabeza el sector conservero, con 157 empresas (el 38,7% del total de España), 5.147 millones de euros de facturación (45% del total) y 6.828 empleos (34% del total).

EMPLEO FEMENINO

Un análisis de la estructura del empleo femenino en el sector muestra que un 86,03% de las mujeres trabajadoras están empleadas en la actividad industrial y el 13,97% en la comercialización. Los datos también señalan que en las empresas asociadas a Conxemar el empleo de mujeres tiene un menor peso (-50,28%) que en el

Las industrias conserveras están sorteando con buena nota la crisis y se preparan para crecer de cara al próximo año



resto del total sectorial. La mayor parte de ellas están contratadas por las industrias de producto congelado.

En 2020 la industria de productos del mar está sorteando con buena nota la crisis del coronavirus, especialmente las empresas conserveras, al ser más sencillo el almacenamiento del producto por parte del consumidor que en formato congelado. La evolución positiva de facturación sostenida durante los últimos años y el equilibrio financiero justifican que la Asociación Conxemar de cara a 2021 pueda retomar las importantes inversiones previstas en el capítulo de I+D que le permitan seguir siendo competitivos en el sector y que fueron puestas en "modo de espera" con el inicio de la crisis. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

CONSERVAS DE PESCADO Y MARISCO

Resistencia frente al Covid

La industria conservera ha resistido bien el impacto del Covid-19. En el primer semestre del año, el volumen de las exportaciones españolas de conservas, semiconservas y preparados de pescado y marisco ascendió a 124.780 TM (un 16,15% más que en el mismo período de 2019). El valor de estas exportaciones creció un 13,66% respecto al año pasado, superando los 584 millones de euros.



La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados (Anfaco) agradeció hace meses a sus empleados y a los trabajadores de la cadena mar-industria “su actuación ejemplar” ante la crisis del Covid-19. Lo hizo a través de un comunicado donde señalaba que el sector conservero había puesto “todos los medios para garantizar la prevención y la seguridad en el trabajo de sus equipos, optan-

El sector ya estaba bien posicionado y dimensionado antes de la crisis

do por el teletrabajo en los puestos donde era posible hacerlo”. En las fábricas, se reorganizó la actividad siguiendo las indicaciones recomendadas por Sanidad.

Anfaco destacó que las empresas enmarcadas dentro de las actividades esenciales, como lo es la industria alimentaria, seguían manteniendo su actividad al saber que “garantizar los bienes y servicios de primera necesidad a la población es su primera y mayor responsabilidad social”.

Este buen hacer ha dado sus frutos. Según los datos preliminares del “Informe del Consumo Alimentario en España” que anualmente elabora la Dirección General de la Industria Alimentaria del MAPA, el consumo de conservas de pescado en los hogares españoles al comienzo del confinamiento creció un 43,9% respecto al mismo período de tiempo del año 2019.

EXPORTACIONES

El sector ha crecido en el exterior. Las exportaciones españolas de conservas de pescado y marisco aumentaron en el primer semestre de 2020 un

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE CONSERVAS, SEMICONSERVAS Y PREPARADOS DE PESCADOS Y MARISCOS

	Volumen TM			Valor Miles Euros		
	Ene-Jun 19	Ene-Jun20	20s/19	Ene-Jun19	Ene-Jun20	20s/19
Europa	98.491	115.816	17,59%	462.319	532.142	15,10%
Unión Europea	92.344	107.925	16,87%	428.719	486.791	13,55%
Resto Europa	6.147	7.891	28,36%	33.600	45.351	34,97%
África	3.852	3.487	-9,47%	11.439	11.593	1,35%
Asia	351	449	27,87%	3.593	3.648	1,52%
América	4.540	4.740	4,40%	34.109	33.458	-1,91%
Oceanía	187	278	48,51%	2.366	3.197	35,08%
Otros	11	10	-11,66%	83	60	-27,77%
TOTAL	107.432	124.780	16,15%	513.909	584.097	13,66%

Fuente: ANFACO-CECOPESCA con Aduanas

16,15% respecto al mismo periodo en 2019, generándose un volumen de 124.780 TM. El valor de estas exportaciones también aumentó un 13,66% hasta superar los 584 millones de euros. Sin embargo, el precio descendió un -2,14%, pasando de 4,78 euros/kg a 4,68 euros/kg, según Aduanas.

El ranking de países a los que se dirigen nuestras conservas lo lidera Francia, con 34.994TM; seguido de Italia, con 32.077 TM y Portugal, con 15.659 TM. Fuera de la UE (principal mercado comprador de los productos españoles) y exceptuando el Reino Unido, Estados Unidos con 2.859 TM, es uno de nuestros principales destinos, aunque el volumen de conservas cayó respecto al primer semestre de 2019 un -7,29%. Marruecos, con 1.718 TM, también se posiciona como firme comprador con un volumen de compra de 1.718 TM que, pese a que disminuyó un -23,25%, su valor estimado supera los 782.000 euros.

La industria conservera del pescado y marisco aumentó sus exportaciones en el primer semestre del año

En cuanto a productos, Francia lidera la compra de atún claro, mejillones, sepias y calamares; Italia el de anchoa, atún listado, caballa, lomos de atún listado y Portugal el de sardina, lomos de atún listado, surimi y almejas, berberechos y arcas. Por su parte, Estados Unidos se sitúa como el principal comprador de pulpo.

El aprovisionamiento de alimentos, la facilidad de almacenaje, el precio, las exportaciones y el tirón de las referencias *gourmet* fuera de España han propiciado no solo el aumento de la facturación sino también la creación de empleo. Para el secretario general de Anfaco, Juan Vieles, “el empleo incluso se incrementa ligeramente por las medidas de seguridad existentes y la necesidad de trabajar”. Pese a la buena tónica general, parece que el consumo podría disminuir este año respecto a la situación previa a la pandemia. ■

ANA DIAZ

CLAVES PARA EL FUTURO DE LA PESCA SOSTENIBLE

Sistemas de localización, reporte electrónico y más transparencia



Oceana / Enrique Tallado

La reforma del Reglamento de Control de la Pesca de la Unión Europea (UE)¹ es una oportunidad única para mejorar la trazabilidad del sector pesquero comunitario y la transparencia de la administración pública.

Actualmente, la normativa europea exige a los buques más pequeños de doce metros de llevar sistemas de localización a bordo, además de no estar obligados a notificar sus

La reforma del Reglamento es una oportunidad para el seguimiento de embarcaciones

capturas a las autoridades competentes. Esto implica que 49.381 embarcaciones, o lo que es lo mismo, el 75% del total de la flota pesquera de la UE², opera en la sombra y la información disponible sobre muchas especies y poblaciones de peces es limitada.

Esta situación genera diferencias y agravios comparativos entre países. Por ejemplo, España exige a sus pescadores artesanales que

vendan sus productos en subastas públicas y que conserven las notas de ventas. Por contra, Italia no recoge datos de captura y permite que el pescado pase de la lonja al consumidor directamente, sin necesidad de ser declarado. Sin esta información unificada resulta difícil adoptar las medidas de gestión pertinentes para asegurar la sostenibilidad de la pesca.

DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS

Sin embargo, en las últimas décadas se ha avanzado substancialmente en el desarrollo de dispositivos electrónicos para localizar buques y reportar capturas. Algunas regiones como Andalucía y Galicia ya han instalado con éxito estos sistemas de monitoreo en sus embarcaciones artesanales. Existen también muchos proyectos para que los pescadores puedan reportar sus capturas de manera sencilla y segura a través de aplicaciones instaladas en móviles y tabletas, donde simplemente deben seleccionar el tipo y cantidad de pescado capturado. Esto se ha traducido en una mayor seguridad para los pescadores, además de una gestión pesquera más productiva, sostenible y eficaz.

La revisión del Reglamento de Control es, también, la antesala para exigir más transparencia a las administraciones públicas, ya que actualmente no se dispone de información sobre cómo los Estados aplican dicha normativa y los límites del sistema. Tener información pública sobre cuánto dinero invierte cada país en controlar a su flota, cuantas inspecciones llevan a cabo

o cuántas sanciones se imponen a los operadores pesqueros es vital para generar confianza en el sector y evitar que los pescadores se sientan discriminados por una aplicación irregular de la normativa.

En este sentido, Oceana insta a España y a la UE a que aprovechen la reforma actual para mejorar el sistema de control y la transparencia con el objetivo de contribuir a la sostenibilidad de la pesca, garantizar la seguridad de los pescadores y los consumidores, además de proteger los océanos. ■

Localizar buques y reportar capturas se ha traducido en una mayor seguridad para los pescadores, además de una gestión pesquera más productiva y sostenible

1. Reglamento 1224/2009 de 20 de noviembre de 2009 por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común.
2. The 2019 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet (STECF 19-06), pag. 23.



VANYA VULPERHORST
DIRECTORA DE CAMPAÑA DE PESCA IUU
DE OCEANA EN EUROPA

ORCAS CONTRA VELEROS

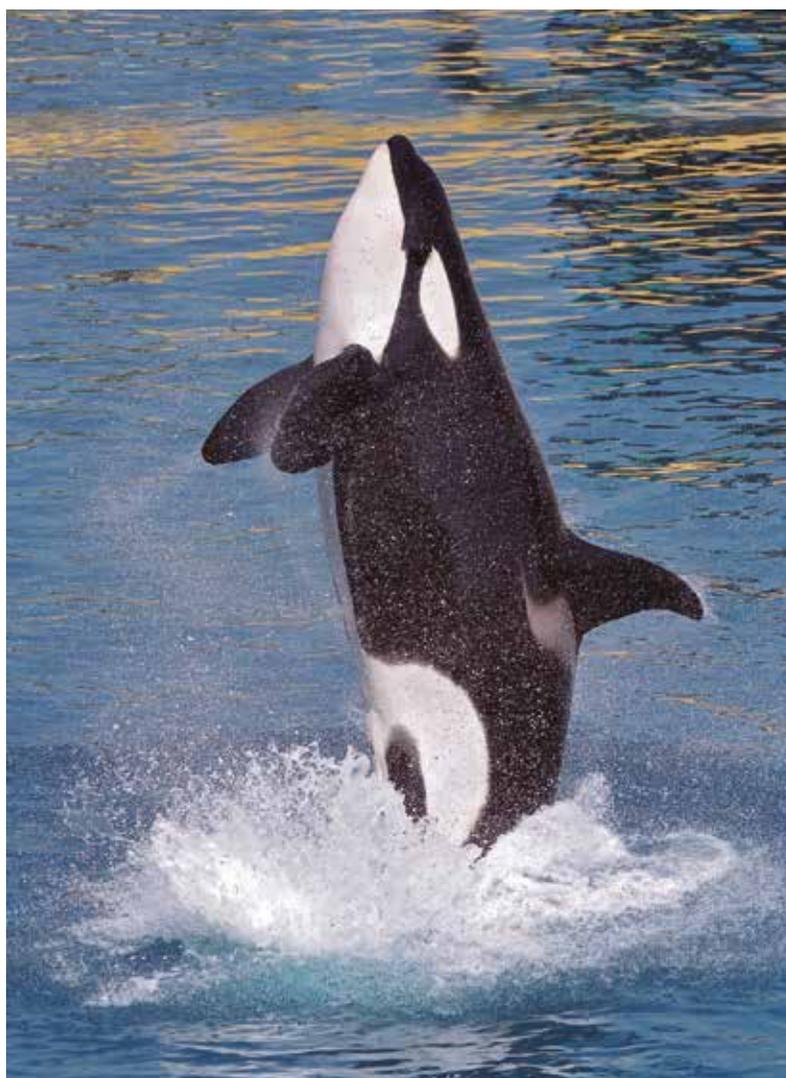
Comportamiento inusual

Desde el pasado 10 de agosto y hasta principios de octubre varios grupos de orcas han permanecido en aguas gallegas. No es la primera vez que se observan estos cetáceos en la zona. Sin embargo, su comportamiento anómalo ha llamado la atención de los científicos. En repetidas ocasiones, algunos ejemplares jóvenes se han lanzado contra los veleros provocando daños en las embarcaciones. Los tripulantes no corrieron peligro en ningún caso pero sí vivieron situaciones de riesgo especialmente por la noche. La navegación estuvo restringida en la zona hasta que las ballenas pusieron rumbo al sur.

Parece el guión de una película. Velero en alta mar es sorprendido por un grupo de orcas que se lanzan sobre la embarcación hasta que la obligan a detenerse. Es lo que ha ocurrido en Galicia desde agosto y hasta octubre donde se registraron hasta 46 contactos con orcas. De ellos, 24 (52%) fueron avistamientos y 22 (48%) interacciones con veleros. En la mayoría de los casos las embestidas no han tenido consecuencias para los barcos o se han producido daños leves que no impidieron la navegación pero, en otros, sí tuvieron serios problemas para continuar su ruta.

Los incidentes tuvieron lugar casi siempre a una distancia entre dos y ocho millas náuticas de la costa, afectando a veleros de tamaño medio cuando navegaban a una velocidad entre cinco y nueve nudos.

La integridad de las personas en las embestidas nunca corrió peligro pero se produjeron situaciones de riesgo cuando las interacciones



fueron continuas y de noche, lo que angustiaba a las tripulaciones al desconocer a qué podía deberse el comportamiento de las orcas. Algo tan inusual que ha sorprendido a los propios científicos.

La situación llevó a las autoridades marítimas a limitar por unos días la navegación a los veleros con eslora igual o inferior a 15 metros entre el Cabo Prioriño Grande y la Punta de Estaca de Bares, aunque las embarcaciones afectadas podían navegar, perpendicularmente a la zona delimitada, para acceder o salir desde la costa al mar. Con esta medida, se intentaba evitar nuevos incidentes garantizando la seguridad e integridad de las personas y las orcas.

GRUPO DE EXPERTOS

Las aguas que bañan Galicia están dentro de las rutas que los grandes cetáceos utilizan en sus migraciones en busca de alimento. La temperatura y la riqueza en nutrientes del agua de las Rías Bajas es la causa del fenómeno. Bruno Díaz, director del Dolphin Research Institute de O’Grove, asegura que “el afloramiento de cetáceos en Galicia es uno de los más importantes del mundo, comparable a los que se dan en California o en determinadas zonas de África”. De hecho, en los últimos años se ha observado en Galicia el fenómeno denominado “Nación Ballena”, que es cuando ballenas de distintas especies (rorcual común, norteño, azul, aliblanca y yubarta) se mueven juntas en grupo.

Las orcas aparecieron por primera vez en Galicia hace cinco años. Desde entonces, científicos de Es-



Las orcas resultaron heridas por una embarcación en el Estrecho

La presencia de ballenas es habitual en aguas gallegas donde se observaron orcas por primera vez en 2015

paña y Portugal crearon un grupo de trabajo para recopilar datos sobre estos cetáceos. Son ocho científicos formados mayoritariamente en las áreas de biología, ciencias ambientales y ciencias del mar (Ruth Esteban, Cristina Martín, Francisco Martinho, Alfredo López, Rocío Espada, Marisa Ferreira, José Antonio Martínez y Ezequiel Andreu) a los que se han unido dos representantes de las Administraciones española y portuguesa: Elvira García Bellido, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y Marina Sequeira, del Instituto de Conservación de la Naturaleza y de los Bosques de Portugal.

“A lo largo del verano, las orcas viajan desde el Golfo de Cádiz y la zona del Estrecho de Gibraltar hacia el norte. Suben hacia Portugal y Galicia para perderse en el Atlántico sin saber exactamente dónde pasan el invierno”, dice Alfredo López, investigador de la Coordinadora para el Estudio de Mamíferos Marinos (CEMMA) e integrante del grupo de expertos.

Las interacciones de ejemplares jóvenes con embarcaciones son habituales en la zona del Estrecho de Gibraltar ya que sienten curiosidad. Al ser cetáceos sociales, de la familia de los delfines, presentan normalmente comportamientos amistosos y dóciles, haciendo caso omiso a los humanos. De hecho, muchos delfinarios utilizan orcas en sus espectáculos pero, en estas ocasiones, las orcas han sido adiestradas y su comportamiento en cautividad no es el mismo que en el medio natural. “Todos los cetáceos sienten curiosidad por las embarcaciones. La parte trasera de los barcos les atrae especialmente porque es donde se encuentran las estructuras móviles y ruidosas. Sin embargo, las interacciones con veleros detectadas desde julio en la zona del Estrecho, la costa portuguesa y Galicia se consideran

Las orcas pertenecen a la familia de los delfines. Son amistosas y dóciles y en el océano nunca atacan a humanos

inéditas, por el contacto físico de los animales con las embarcaciones”, afirma este especialista.

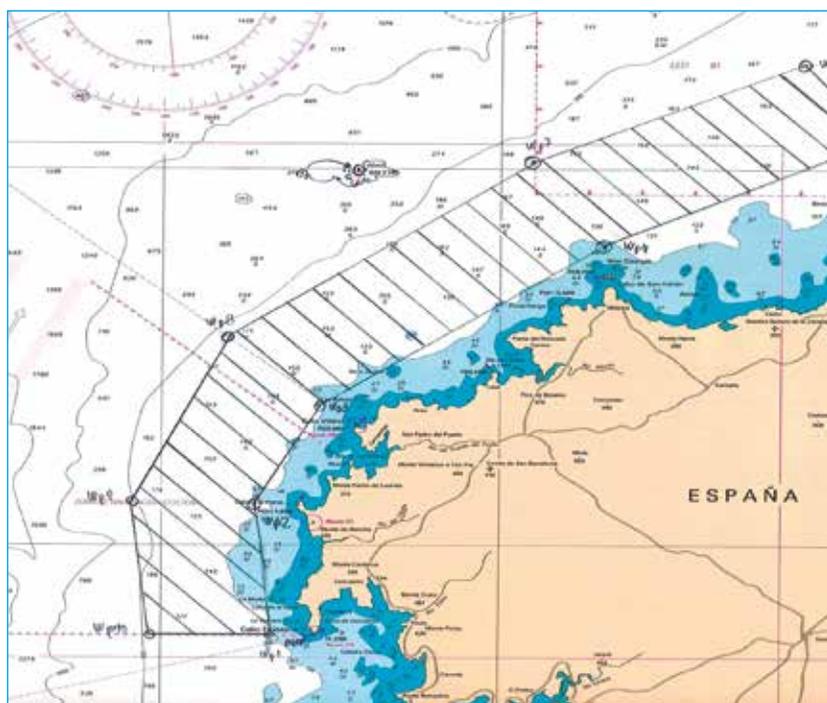
Según los científicos, este extraño comportamiento responde a dos hipótesis. Por un lado, las orcas tuvieron un incidente aversivo con una embarcación, en el que la velocidad tuvo su parte crítica, y donde resultaron heridos varios ejemplares. “No se descarta que en este incidente aversivo participara un velero o que las orcas identifiquen a los veleros como embarcaciones accesibles, con timones mayores”, asegura López.

Por otra parte, tampoco se descarta que el comportamiento esté inducido por la propia curiosidad de las orcas que ven cómo, al tocar las partes móviles del barco, pueden llegar a mover o detener un gran objeto en movimiento.

Los científicos, que consideran que las interacciones responden a una actitud más de juego que de venganza, también se han sorprendido por el desplazamiento de los cetáceos que, en vez de continuar rumbo al norte en busca de alimento, retrocedieron de nuevo hacia el sur.

VARAMIENTOS

No es este el único incidente que ha ocurrido con cetáceos en nuestras costas. Hace poco tiempo, los técnicos del Dolphin Research Institute de O’Grove descubrieron a una hembra de calderón gris vagando por la ría de Arousa velando el cadáver de su cría muerta y más al oeste, la Red de Varamientos de Cetáceos rescató en septiembre a varios calderones en la asturiana playa de Morís, en Carreño.



La navegación quedó limitada en esta zona para proteger a las orcas y a las personas



Las orcas son sociales y les gusta jugar persiguiendo a las embarcaciones

Sólo Galicia registra cada año una media de 285 varamientos de cetáceos y otras especies, la mayoría muertos por captura accidental. "Si algo está pasando es la recomposición del lugar de las especies debido al calentamiento global y el cada vez peor estado del medio marino. Los cetáceos son especies centinelas, lo que vemos en ellos es lo que pasa en el mar. Si mueren cientos o miles debemos preocuparnos no, lo siguiente", afirma Alfredo López, del CEMMA.

En los últimos años, se ha observado un aumento de varamientos, especialmente de delfines, en el Cantábrico noroeste y el Golfo de

Las autoridades limitaron la navegación para salvaguardar la vida de las personas y los mamíferos

Vizcaya donde faena nuestra flota. La Comisión Europea ha anunciado la apertura de un expediente sancionador a España, Francia y Suecia por no haber tomado medidas suficientes para evitar la pesca accidental de especies protegidas. El próximo enero entrarán en vigor algunas medidas obligatorias para la flota como la presencia de observadores a bordo de los pesqueros, la obligación de registrar en el diario de pesca cualquier captura accidental de cetáceos, la instalación de dispositivos acústicos de disuasión o el establecimiento de reglas de movimiento para evitar estos hechos. ■

ANA DIAZ
FOTOS CEMMA

ELENA SECO, DIRECTORA GENERAL DE ANAVE

“El negocio naviero es quizá el más globalizado y singular del mundo”



Vinculada a la Asociación de Navieros Españoles (Anave) desde 1996, Elena Seco acaba de ser nombrada directora general de una entidad que representa a armadores cuya flota se ha duplicado en estos años, con importantes inversiones en marcha y numerosos frentes que afectan a áreas claves de la economía como el comercio o el turismo. Todo ello hace que la suya sea una voz más que autorizada para analizar los retos que afronta el sector en estos momentos inciertos.

Anave es una organización empresarial que coordina, representa y defiende los intereses de las navieras españolas. Desde hace unos meses ostenta la Dirección General Elena Seco, ingeniera naval y profesora asociada en la Universidad Politécnica de Madrid con una larga trayectoria en la entidad, en los últimos años en calidad de directora. Su experiencia la coloca como una observadora privilegiada de un sector donde, pese a la mayoritaria presencia masculina, asegura que “nunca he sentido que se me tratara distinto por el hecho de ser mujer”.

¿Cómo ha evolucionado Anave y la coyuntura marítima en el tiempo que lleva formando parte de la entidad?

Me incorporé a Anave hace 24 años, en un momento en el que España ya había culminado la transición de un sector marítimo ligado a la bandera nacional y a las reservas de cargas estratégicas para buques de pabellón español a uno más liberalizado, acorde con los principios europeos de libertad de mercado. La OMI discutía numerosos convenios medioambientales que han contribuido a confirmar el transporte marítimo como el más seguro y sostenible. No obstante, la presión medioambiental no ha dejado de aumentar y lo seguirá haciendo. En particular, la descarbonización del transporte va a condicionar de forma extraordinaria el futuro del sector en las próximas décadas.

A día de hoy, la flota controlada por armadores españoles duplica la de 1996 en tonelaje, superando los cinco millones de GT, gracias a las inversiones de las navieras españolas: solo en los últimos cinco años, unos 1.850

millones de euros. Según los encargos en vigor, entre 2020 y 2021 se van a sumar ocho buques, 220.000 GT y una inversión de unos 680 millones de euros.

¿Cómo son las relaciones que mantiene Anave con la Administración?

Con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) es constante, directa y muy fluida. Un ejemplo positivo y reciente lo hemos podido ver con la crisis de los relevos de las tripulaciones. España fue uno de los pocos países que permitió desde el primer momento el tránsito de los marinos en su territorio. Anave ha estado en permanente contacto con el Mitma y se han puesto los medios necesarios para facilitar estos relevos.

No obstante, cuando tenemos asuntos que conciernen a otros ministerios nos cuesta más explicar nuestras particularidades. El hecho de que los buques se muevan por todo el mundo, compitan con empresas y pabellones de cualquier Estado y que su construcción y operación estén tan reguladas en el ámbito internacional hacen

Descarbonizar el transporte va a condicionar de forma extraordinaria el futuro del sector marítimo en las próximas décadas



que el negocio naviero sea probablemente el más globalizado y singular del mundo. La legislación española no siempre contempla estas singularidades. A pesar de la buena voluntad de los funcionarios, las normas son muy rígidas y se deberían flexibilizar.

Sus peticiones respecto a la mejora de la competitividad del Registro Especial de Canarias son conocidas. ¿En qué medida son atendidas desde la Administración?

Esta es una de las materias que se han tratado en dos estudios, uno técnico y otro jurídico, encargados por la Administración y entregados a la Dirección General de la Marina Mercante. Uno de ellos tenía como objetivo precisamente analizar la mejor forma jurídica y configuración para un organismo que centralice las competencias administrativas sobre los buques. El Mitma nos ha informado de que están en contacto con los demás ministerios implicados pero que aquellas propuestas que dependen únicamente de él y se valoren favorablemente se irán poniendo en práctica a medida que sea posible.

Otra reivindicación recurrente formulada desde Anave se refiere a la posibilidad de incorporar seguridad privada en los buques de bandera española.

El hecho de no poder embarcar vigilantes armados supone otra desventaja para el pabellón español. Un armador cuyos buques naveguen por zonas de alto riesgo optará por abandonarlos en un pabellón que facilite el embarque de personal de seguridad privado. Es un excelente ejemplo de lo que comentábamos: si dependiese del Mitma se habría autorizado ya, pero Interior no es consciente del



Pasaje: panorama poco halagüeño

Los puertos han movido este año un 60% menos de pasajeros de línea regular. Seco apunta que Baleares ya ha pasado su temporada alta y tendrá que esperar a 2021, mientras que en Canarias “todavía queda alguna esperanza de remontar un poco en los meses de invierno”. Destaca que en agosto el Gobierno italiano aprobó un fondo de 50 millones de euros para compensar la reducción de ingresos por el transporte de pasajeros de buques mixtos carga-pasaje. Sugiere que “sería interesante tener en cuenta estas medidas como referencia para aplicarlas en España”.

Respecto a las ayudas a residentes insulares, recuerda que están equiparadas a las del transporte aéreo, aunque hay factores que perjudican al sector: mientras las líneas aéreas recuperan al mes el importe de las subvenciones, las navieras lo hacen al trimestre, con el consiguiente esfuerzo de tesorería. Además, los pasajeros pueden enlazar dos tramos de transporte aéreo pero no se permite combinar marítimo con ferroviario. “Ninguna de estas diferencias tiene justificación”, asegura.

efecto tan negativo de esta restricción para los buques y la protección de los marinos.

¿Cómo afronta el sector naviero el inmenso impacto de la crisis que está ocasionando el coronavirus a nivel global?

El volumen de mercancías caerá este año por primera vez desde 2009. Pero en cuanto se recupere la demanda la situación mejorará. Sectores como el de los graneleros empiezan a mostrar



Elena Seco en la sede central de Anave en Madrid

signos de recuperación en cuanto la demanda china ha vuelto a la normalidad. El Baltic Dry Index, que es el principal índice de fletes de carga seca del transporte marítimo internacional, está en máximos anuales. Por el contrario, los petroleros empiezan a acusar el descenso de la demanda energética y de transporte en todo el mundo. Las más recientes estimaciones de Clarksons son favorables y prevén un descenso de la demanda de transporte marítimo (en t x milla) de “solo” el 3,7% en 2020, seguido de una recuperación del 5,1% en 2021.

¿En qué medida las navieras españolas han hecho uso de las medidas de apoyo del Gobierno durante la pandemia?

Aparte de las medidas generales, de aplicación horizontal, como los ER-TEs y los avales del ICO, en un primer

Estimaciones recientes prevén una caída del transporte marítimo de “solo” el 3,7% en 2020 y una recuperación del 5,1% en 2021

momento las únicas medidas fueron unas exiguas reducciones en las tasas portuarias (RD-ley 15/2020, de 21 de abril) que Anave calificó como tardías e insuficientes. Posteriormente, el RD-ley 26/2020, de 7 de julio, amplió el ámbito temporal y la cuantía de las bonificaciones de la tasa del buque. En este último decreto también se declararon como estratégicos los tráficos regulares de pasaje o carga rodada entre la península y los territorios no peninsulares, lo que podrá dar lugar a bonificaciones adicionales en las tasas portuarias. Anave había solicitado ambas medidas, aunque la declaración de tráficos estratégicos se había pedido para todos los servicios regulares insulares, no solo los de pasaje y carga rodada.

¿Cómo ha afectado la pandemia del coronavirus, en particular, al Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)?

Se ha visto seriamente afectado por la pandemia, según datos de SPC Spain. Sectores industriales como el del automóvil, que es uno de los principales clientes de este sector, han parado total o parcialmente su actividad durante meses. Esto ha dado como resultado un descenso de casi un 40% en los tráficos de vehículos en régimen de mercancía respecto al primer semestre de 2019. También se ha visto afectado el tráfico ro-ro internacional, que ha descendido un 11% respecto al mismo periodo del año pasado. Pese a ello, el sector quiere recuperar la normalidad y ya desde mediados de septiembre, por ejemplo, Suardiaz ha anunciado la vuelta del servicio de la Autopista del Mar entre Vigo y Tánger. ■

IÑAKI MORENO

LA DESCARBONIZACIÓN, EL DESAFÍO AMBIENTAL MÁS AMBICIOSO

El combustible del futuro

Acelerar la descarbonización del transporte marítimo es una responsabilidad ineludible para el sector que mueve el 80% de las mercancías mundiales. Hidrógeno, amoníaco, metanol o energía eléctrica son algunas de las posibilidades que se barajan. Mientras la tecnología y la normativa siguen avanzando y buscando puntos de encuentro, el GNL se presenta como la opción más plausible.



Sistema flotante transferencia GNL DirectLink de Naturgy

La Organización Marítima Internacional (OMI) se ha propuesto reducir la intensidad de carbono de las emisiones del transporte marítimo un 40% para 2030 y un 70 por ciento a mediados de este siglo. Obviamente, un objetivo tan ambicioso implica a todos los interesados, desde los propietarios de buques a constructores, diseñadores y proveedores de combustible, así como a los legisladores.

Hidrógeno y amoníaco, alternativas factibles

La OMI está siguiendo un enfoque de dos niveles para implementar sus medidas de descarbonización. Las primeras, orientadas al corto plazo, se concretan en el índice de diseño de eficiencia energética (EEDI) para nuevas construcciones, que exige una mejora de hasta un 30% en el rendimiento del diseño; y en el Plan de Gestión de Eficiencia Energética de Buques (SEEMP) para naves operativas. Como en tantos otros ámbitos, la abrupta irrupción de la Covid-19 ha

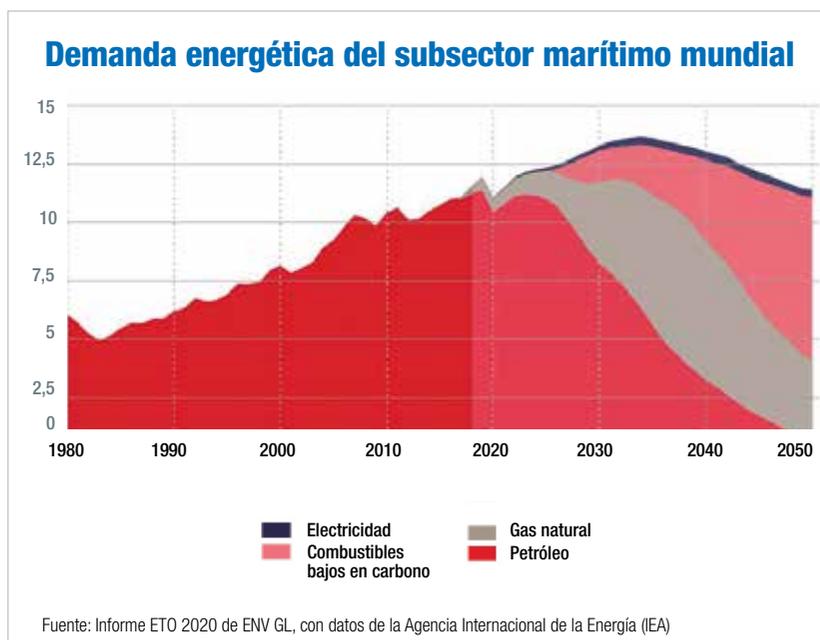
paralizado un proceso en marcha y el tránsito a una fase de aplicación de medidas a medio y largo plazo.

En un reciente informe, el bróker Gibson aseguraba que “el paso al transporte de cero emisiones será muy largo y tortuoso” y vaticinaba que el transporte marítimo será “uno de los últimos en hacer la transición por completo”. Considera que la larga vida comercial de los grandes buques, de 20 a 35 años, inhibe la adopción de nuevas tecnologías bajas en carbono, y añade que “la reducción de las emisiones de los grandes buques transoceánicos será particularmente onerosa y requerirá una inversión significativa y esfuerzos coordinados entre los proveedores de combustible, los puertos, los armadores y los fletadores”.

En un sentido similar, aunque algo más optimista, se manifestaba recientemente Carlos Guerrero, Global Market Leader, Tankers & Gas Carriers de Bureau Veritas, en el Green Gas Mobility Online Event de Gasnam: “Tenemos que desarrollar tecnologías compatibles con las regulaciones ambientales y trabajar juntos para minimizar costes. Hay muchos combustibles que podrían ser más baratos pero su producción tiene que ser también sostenible. El debate estará en cómo serán de limpios esos combustibles o hasta qué punto serán neutrales en emisiones de carbono”.

TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Recientemente la consultora DNV GL ha presentado su informe ETO 2020 “La transición energética y su impacto en el mundo marítimo”, que analiza distintos escenarios posibles



Por su origen fósil y por ser emisor de CO² el GNL no es la solución definitiva, pero sí una buena alternativa para la transición

para los próximos años, condiciones de mercado, etc. Apunta que la pandemia afectará al cumplimiento del reto de la descarbonización. Jorge Dahl, business development manager de DNV GL, señala que en estas circunstancias el papel del GNL como combustible de transición se acentúa. Su origen fósil y el hecho de ser emisor de CO² y gases de efecto invernadero “hacen que posiblemente no sea la solución definitiva, pero sí muy buena alternativa para la transición”, tanto en buques de nueva construcción como en “retrofits”.

Según Enagas, las operaciones de ‘bunkering’ de GNL en los puertos españoles se han cuadruplicado en el primer semestre. Sin embargo, su peso global aún es limitado: el citado informe ETO 2020 indica que solo un 0,16% de la flota tiene instalaciones de GNL. José Allona, business development manager de DNV GL, apunta que el 4,52% de los buques en la cartera de pedidos son con propulsión a

GNL “si bien su ritmo de crecimiento se está acelerando, incluyendo buques de mayor tamaño como petroleros o portacontenedores”.

En la actualidad, “el VLSFO es el combustible de mayor aplicación junto con el MGO, y su bajo diferencial de precio con el HFO ha hecho que muchas de las instalaciones de ‘scrubbers’ realizadas tengan un plazo de amortización más largo de lo previsto”. En estas circunstancias, el GNL “es el único combustible alternativo con una infraestructura de suministro de amplia cobertura”, afirma.

ALTERNATIVAS MÁS VIABLES

Pero como se apuntó más arriba, los expertos coinciden en que se trata de una solución transitoria porque no es

El podium del petróleo como combustible dominante no se verá abatido por una única alternativa que se imponga sobre el resto

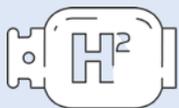
todo lo “verde” que se requiere. José Allona señala que resulta difícil identificar un claro ganador entre las distintas opciones existentes, “pero el e-amoniaco, blue-amoniaco y bio-metanol son los neutros en CO² más prometedores a largo plazo”. Vaticina que el GNL de origen fósil irá ganando una cuota significativa de mercado “hasta que las regulaciones se endurezcan en 2030 o 2040”, mientras que “el bio-MGO, e-MGO, bio-GNL y e-GNL pueden ser la solución para evitar “retrofits” en buques existentes, y el bio-metanol, blue-amoniaco o e-amoniaco para nuevas construcciones” así como para adaptaciones en barcos operativos.

Asegura también el experto que el amoniaco y el metanol dominarán el

Tres combustibles ‘descarbonizados’ a examen

Jorge Dahl, business development manager de DNV GL, recuerda que entre los combustibles del futuro figura el GNL obtenido a partir de un proceso de electrolisis, que no emite CO² y podría aprovechar la infraestructura

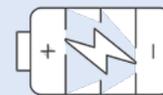
para el GNL de origen fósil. Pero mientras esta y otras opciones terminan de perfilarse, destaca algunos aspectos clave de tres de las fuentes de energía más prometedoras y conocidas hasta la fecha.



Hydrogeno: bien comprimido o en estado líquido podría almacenarse a bordo sin problemas de espacio, mientras que para su uso en navegación oceánica la necesidad de tanques con gran volumen lo hacen menos atractivo. Resulta clave para obtener combustibles alternativos por procesos industriales o de electrolisis como e-amoniaco, e-GNL, e-metanol. etc.



Amoniaco: puede jugar un papel importante especialmente en navegación oceánica, aunque hay que avanzar en seguridad para contrarrestar su toxicidad y capacidad corrosiva. Al igual que en el caso de GNL, los gaseros que transportan amoniaco como carga serían los candidatos ideales para introducir en el sector naval este tipo de combustible.



Energía eléctrica: se generaría a bordo por baterías o pilas de combustible para propulsión principal o auxiliar en caso de propulsión híbrida o en navegación costera, no para navegación oceánica. Tendría amplia utilización en cargas puntuales y para mejorar la eficiencia, de manejo de las grúas en atraque o propulsores en situación de posicionamiento dinámico.



Depósitos de gas natural licuado

sector en el año 2050, pero hasta llegar hasta ese punto los combustibles antes citados representan también una alternativa viable, no únicamente de transición, así como la instalación de motores duales de GNL.

Por su parte, la petrolera holandesa Royal Dutch Shell apuesta por el hidrógeno. En un reciente informe asegura que aún no existen tecnologías de cero emisiones comercialmente viables, pero “el hidrógeno líquido tiene una ventaja sobre otros para el transporte marítimo”. Considera que en su potencial como fuente de energía y como combustible para el transporte terrestre está la clave de su éxito, ya que la implicación de diferentes sectores en su desarrollo y comercialización acabará repercutiendo en el transporte marítimo.

El amoniaco, según el informe realizado por esta compañía, se usará en la medida en que se pongan en marcha desarrollos con él para otras

El objetivo de la OMI es claro: reducir el carbono en las emisiones del transporte marítimo un 40% para 2030

industrias. Añade que presenta desafíos como “la toxicidad, las emisiones y la energía de alta ignición”.

Gibsons, por su parte, cree que este combustible está atrayendo cada vez más atención por su alta temperatura de licuefacción “y densidad energética en comparación con el hidrógeno”. Además, destaca por su mayor facilidad para su almacenamiento y transporte, aunque aún carece de instalaciones de abastecimiento.

Predicciones aparte, en lo que sí coinciden los analistas es en que el futuro del transporte marítimo pasará por el uso de diferentes combustibles. José Allona lo resume de forma certera: “Los buques deberán construirse a prueba de un futuro cambiante para asegurar su competitividad”. En este escenario, “la utilización de soluciones flexibles de combustibles puede ayudar a reducir los riesgos de inversión de los armadores”. ■

IÑAKI MORENO

TURISMO NAÚTICO

A toda vela

Muchos españoles han pasado este año sus vacaciones en el mar. El alquiler de embarcaciones de recreo se ha incrementado hasta un 55% en este verano atípico, marcado por el distanciamiento social. Baleares, la Comunidad Valenciana y la Costa Brava son los lugares favoritos para navegar pero Galicia se posiciona desde hace años como destino náutico en crecimiento. La Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ADEN) afirma que hasta septiembre se matricularon en nuestro país 5.478 embarcaciones de recreo (692 más que en el mismo período de 2019).



El sector del alquiler de embarcaciones de recreo se ha visto impulsado por el coronavirus. La necesidad obligada de distanciamiento social ha llevado a muchos españoles a pasar sus vacaciones en el mar. Según Click&Board y Nautal, portales líderes del chárter náutico, las reservas de barcos de recreo aumentaron este verano hasta un 55 por ciento respecto a 2019.

Navegar en grupos reducidos y destinos de proximidad ha sido la ten-

dencia de este verano marcado por la pandemia. *“La demanda interna ha compensado la menor afluencia de navegantes extranjeros. Los españoles que navegan todos los años en nuestra costa lo han vuelto a hacer y los que solían hacerlo en el extranjero han preferido quedarse”*, dice Octavi Uyà, CEO de Nautal.

Lanchas motoras y veleros fueron los más demandados. Los catamaranes se reservaron para travesías de una semana o más días mientras que las embarcaciones para las que no se precisa titulación se alquilan para excursiones de un día. A diferencia de temporadas anteriores, las reservas no se realizaron con tanta antelación pero aumentaron a medida que se conocían las fases de desescalada.

Baleares, la Comunidad Valenciana y la Costa Brava fueron los destinos favoritos, pero Galicia se posiciona cada vez más como alternativa al Mediterráneo. ■

Galicia se posiciona como alternativa al Mediterráneo para la náutica de recreo

ANA DIAZ



ISMARINA
Publicaciones

Instituto Social de la Marina (ISM)



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



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

TURISMO MARINERO Y PESCATURISMO

Diversidad económica

El Grupo de Acción Local del sector Pesquero Ría de Pontevedra organizó los pasados 24 y 25 de septiembre la “I Jornada Internacional de Turismo Marino y Piscaturismo” celebrada en Galicia. El encuentro, que reunió a representantes de las administraciones central y autonómica así como del sector turístico y pesquero de España, Italia y Portugal, puso en valor las actividades de turismo marino y piscaturismo como opción laboral para las jóvenes generaciones.



Acto de presentación del Foro de turismo marino en Pontevedra

Con la intención de ofrecer una visión del estado de las actividades de turismo marino y piscaturismo que se llevan a cabo a nivel estatal y europeo y dar a conocer algunas iniciativas, el GALP Ría de Pontevedra organizó los pasados 24 y 25 de septiembre la I Jornada Internacional sobre Turismo Marino y Piscaturismo que se cele-

bra en Galicia. Representantes de las administraciones implicadas en el desarrollo del sector de España, Italia y Portugal, así como cerca de 200 participantes acudieron a la cita.

La presidenta del GALP Ría de Pontevedra, M^a Carmen Vázquez, la conselleira del Mar de la Xunta, Rosa Quintana, la directora de turismo de

Galicia, Nava Castro Domínguez, y el director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura, Juan Ignacio Gandarias inauguraron el encuentro.

Durante su intervención, Gandarias destacó la importancia de la diversificación diciendo que *“existen hasta 36 proyectos de turismo marino y pesquería”* a nivel estatal. Para el representante del MAPA, *“el desarrollo de la pesca está ligado al territorio y es la base de la sostenibilidad de las zonas del litoral”*.

Por su parte, Rosa Quintana declaró que, en momentos de incertidumbre como el que vivimos actualmente, estas actividades son *“una gran oportunidad de mejora y un camino hacia la recuperación económica con el que Galicia ganará en seguridad y confianza”*. Además, destacó el papel de las mujeres y hombres en este segmento, pues son parte de su futuro económico y un *“elemento de refuerzo de la autoestima como actividad”*. Por ello, dio la bienvenida a todas las actividades que unen la pesca y el turismo porque *“tienen mucho que ofrecer”* al aumentar las posibilidades de diversificación turística y dinamizar las actividades turísticas y económicas de las localidades costeras. La conselleira do Mar se refirió al proyecto “Mar das Illas” como *“ejemplo para crear nuevas fuentes de ingresos y oportunidades laborales alrededor del mar y en el que confluyen la cohesión territorial, la inclusión social y la movilidad laboral”*, dijo.

Marta Edreira García, coordinadora de Farnet Support Unit, explicó

El proyecto Mar das Illas capacita al sector para incorporarse a tareas de turismo marino en el entorno de las Islas Atlánticas

el marco normativo en el que se encuentran estas actividades a nivel europeo incidiendo que en sólo cinco países (Chipre, España, Francia, Grecia e Italia) existe una reglamentación que permite la pesquería. Edreira dijo que estas actividades son una *“buena oportunidad para la cooperación entre distintos GALP”*; algo que, en el caso concreto de las Rías Baixas, alabaron algunos participantes.

MAR DAS ILLAS

El GALP Ría de Pontevedra, en colaboración con los GALP Ría de Arousa y Ría de Vigo-A Guarda, el Parque Nacional de las Islas Atlánticas, la Asociación Mar Seguro de Galicia y la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Pontevedra, trabaja desde 2017 en el proyecto “Mar das Illas” (financiado por la Xunta y la Unión Europea) con el que impulsa la diversificación pesquera y marisquera a través del turismo marino y la pesquería. Se trata de actividades con las que el sector se acerca a la sociedad dando a conocer el



Las mariscadoras explican en qué consiste su trabajo

trabajo de las gentes del mar y revalorizando los recursos.

Durante este tiempo, se han formado 178 profesionales como Guías Acreditados en Turismo Marino y Pescaturismo (casi la mitad mujeres) que dan a conocer la cultura y tradición marineras en el ámbito del Parque Nacional de las Islas Atlánticas. Además, en esta tercera fase de desarrollo, se han llevado a cabo 21 tutorías personales para asesorar a quienes apuestan por esta actividad y que sus proyectos sean viables. De las ideas presentadas se han escogido tres iniciativas piloto de turismo marino y otras tres de pescaturismo. La presidenta del GALP de Pontevedra, Carmen Vázquez, elogió la capacidad emprendedora de los seleccionados.

En Sanxenxo, Sauro Martínez Durán explicará a quienes suban a su barco "Playa de Sanxenxo" en qué consiste la pesca artesanal y en Cangas, Francisco Javier Costa detallará la pesca de palangre desde la embarcación "Nuevo dos Victorias".

La pescaturismo contribuye a reducir el esfuerzo sin mermar los ingresos, algo que puede atraer a los jóvenes a buscar trabajo en el mar

Por su parte, Rosa M^a Millán, en A Pobra do Caramiñal, y Severino Casal, en Redondela, se ocuparán de dar a conocer las características del marisqueo a pie en estas zonas y en Vilanova de Arousa, Eduardo Martínez, informará sobre el cultivo del mejillón. Por último, Manuel Aguja descubrirá a los turistas la cultura marinera de Bueu.

EXPERIENCIAS EUROPEAS

Desde Italia, la presidenta de la Asociación Nacional de Promoción del Turismo Pesquero, Gianna Saba, explicó la evolución de la actividad de pescaturismo en el país mediterráneo en sus 38 años de vida, repasando las normas que la regulan desde entonces. Saba apuntó que, tanto la pescaturismo como el ictio-turismo, "evitan que la gente joven se vea expulsada del sector, permitiendo recuperar la memoria histórica de los pescadores potenciando el valor del emprendedor en el ámbito pesquero". Además, "son pilares para el desarrollo sostenible y de la economía azul, al poner en valor la bio-



Las actividades de turismo marino y pescaturismo tienen gran valor para el desarrollo socioeconómico de las zonas costeras

diversidad cultural y la sostenibilidad medioambiental”, dijo.

Por su parte, el director regional de pesca de las Azores, Luis Manuel De los Ramos, señaló que estas actividades *“revalorizan el patrimonio material e inmaterial de la pesca al buscar la protección del mar, la preservación del océano y sus recursos, devolviendo al mar a las personas”.*

Pepe Martínez, fundador y CEO de Pescaturismo Spain, destacó las oportunidades que el turismo marítimo aporta a los territorios. Este empresario asesora y ayuda a los pescadores en el desarrollo de actividades de pescaturismo para que *“solo se ocupen de pescar y llevar a turistas en las embarcaciones”.* Para Martínez, estas actividades son una *“oportunidad para el relevo generacional”* pues las jóvenes generaciones de pescadores ven que llevar turistas en los barcos sale rentable, *“tiene beneficios y se reduce el esfuerzo pesquero”*, dijo.

En este sentido, la presidenta de Amarcarril, Rita Vidal, explicó cómo, gracias a este proyecto, *“muchas personas de mi generación hemos vuelto al mar”.* Amarcarril transmite a los turistas la historia del marisqueo a pie y la de las mujeres que lo llevan a cabo para visibilizar y dignificar su trabajo.

El presidente de la Federación Provincial de las Cofradías de Pescadores de Pontevedra, José Manuel Rosas, clausuró el acto destacando la importancia de la publicación del Real Decreto regulador de la actividad de la pescaturismo, resaltando la necesidad de revisarlo para *“permitir*



La pescaturismo puede acercar a los jóvenes al sector

Los participantes en el encuentro felicitaron a los GALP de las Rías Baixas por el trabajo conjunto llevado a cabo

un mayor acceso de embarcaciones a la actividad”. Para Rosas es necesario que las instituciones promuevan una regulación autonómica de común acuerdo con los intereses del sector pesquero de cada Comunidad.

La jornada se completó con una visita guiada al Parque Nacional de las Islas Atlánticas. Además, durante todo septiembre los GALP de las Rías Baixas han impulsado una serie de actividades divulgativas en Bueu, Redondela y la Pobra do Caramiñal. ■

ANA DIAZ



REAPERTURA DEL MUSEO NAVAL DE MADRID

España comienza en el mar

Tras dos años de silencio, sin visitantes recorriendo sus salas, que es lo que da sentido a las exposiciones, el Museo Naval de Madrid abrió sus puertas al público el pasado 17 de octubre. Nueva entrada, nueva dirección y nuevo discurso para mostrar la historia naval de España sin complejos.

El Museo Naval está ubicado en el Cuartel General de la Armada flanqueado por el Palacio de Cibeles y el Museo del Prado, tras una muy necesaria reforma reabre sus puertas presentando un recorrido por la historia naval española, desde finales de la Edad Media hasta la actualidad.

**La galería
dispone de
más de 12.000
piezas, 3.000
expuestas**

No ha sido un simple lavado de cara lo que ha tenido fuera de juego al museo durante dos años, hacía falta modificar los sistemas de incendio, la megafonía, cambiar toda la cartelería y la mayoría de las vitrinas, modernizar los equipos de seguridad, mejorar el colgado de cuadros así como hacer el museo accesible.



Con la obra el museo ha perdido dos salas pero ha mejorado las condiciones de conservación y exhibición

Una obra que ha sido aprovechada para poner del revés al museo. Las mismas piezas que estaban expuestas con anterioridad, salvo alguna notable ausencia, pero desde una visión diferente. “Se trata de mostrar la historia sin excusas para lo que se hizo mal pero sin complejos para contar lo mucho que se hizo bien”, reconocía su nuevo director el Vicealmirante Gamboa.

Y ésta es sin duda la tan esperada explicación a la ausencia del cuadro de Ferrer Dalmau “La última carrera del Glorioso” tras la protesta encabezada en las redes sociales por el académico Arturo Pérez Reverte. El Almirante Garat, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, explicaba que el cuadro ha sido trasladado al despacho del secretario general de

Política de Defensa “no por razones artísticas sino históricas, éste no es un museo de arte, es un museo de historia. A los pintores y a los artistas en general les apasiona más el drama que la épica y no todo es Trafalgar”.

La pintura representa una derrota que no es significativa porque “El Glorioso ganó cuatro batallas contra los británicos y perdió una –alegaba Garat– no nos gusta que se nos represente así. Queremos contar la historia de forma equilibrada, con éxitos y con fracasos pero no siguiendo la estela británica de mostrar a la Armada española como la eterna derrotada porque no es cierto”.

En su lugar, ahora cuelga el cuadro de Ángel Cortellini que refleja al Glorioso hundiendo al barco inglés Dartmouth en la misma batalla. De esta manera, el museo hacía un llamamiento a nuevos artistas que quieran pintar



El impresionante acceso principal representa las cuadernas de un galeón

también “aquellos episodios históricos que merecen ser recordados”.

NUEVA DISPOSICIÓN

La reforma ha permitido convertir el edificio en un museo del siglo XXI con una distribución mucho más didáctica. El visitante dispone de un doble recorrido. Un itinerario cronológico que comienza en la Edad Media y concluye en la época actual y varios itinerarios transversales organizados temáticamente. Además, la nueva disposición ha permitido una iluminación orientada a destacar aquellas piezas más valiosas como la Carta Universal de Juan de la Cosa (año 1500) o el cuadro La Revelación a san Pío V de la victoria de la Santa Liga en Lepanto (año 1670).



Las obras han supuesto una inversión de 1.650.000 €

El horario de visita al museo es de martes a domingo y festivos: de 10:00 a 19:00 h. La entrada es libre aunque se solicita una contribución de 3 euros para ayudar a su mantenimiento. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO
TEXTO Y FOTOS

DIRECTOR DEL MUSEO NAVAL

Marcial Gamboa: “La clave es despertar la ilusión”

Tras una dilatada carrera profesional en distintos buques y submarinos de la Armada, el Vicealmirante Marcial Gamboa llegó a la dirección del Museo Naval en “época convulsa” con el museo cerrado por obras y la pandemia llamando a las puertas de medio mundo. Es imposible elegir cuál de los variados destinos que ha tenido le produjo mayor satisfacción pero sin duda el trabajar con los jóvenes como director de la Escuela Naval Militar le ofreció la oportunidad de sembrar la semilla de la pasión por el mar.

Es por ello que cuando le preguntamos qué se podría hacer para despertar la vocación marinera en nuestros jóvenes y hacer atractivo el trabajo en el mar su respuesta es clara “la clave está en despertar la ilusión y eso se hace dándolo a conocer”. De ahí que aceptara con gusto el nuevo reto de dirigir el Museo Naval como una manera diferente de dar a conocer la vida en el mar a quienes lo tienen más lejos.



“Queremos contar nuestra historia naval como una aventura que termina bien porque en el siglo XXI estamos en todos los mares, haciendo barcos que se venden por todo el mundo, a pesar de la terrible competencia. Tenemos motivos para estar orgullosos y es lo que refleja esta nueva etapa del Museo”.



¿Entonces por qué no explorar el mundo a bordo de nuestros yates y veleros?

Adriático y Costa Dálmata | Bali | Cabo Verde
Costa Rica y Panamá | Cuba | Egipto, Israel y
Jordania | España y Portugal | Islas Griegas
Islandia | Oeste de África | Seychelles

Welcome to the Yacht Cruise Experience

 VARIETY CRUISES

71%

es la superficie de
nuestro planeta
cubierta por océanos

www.varietycruisesspain.com

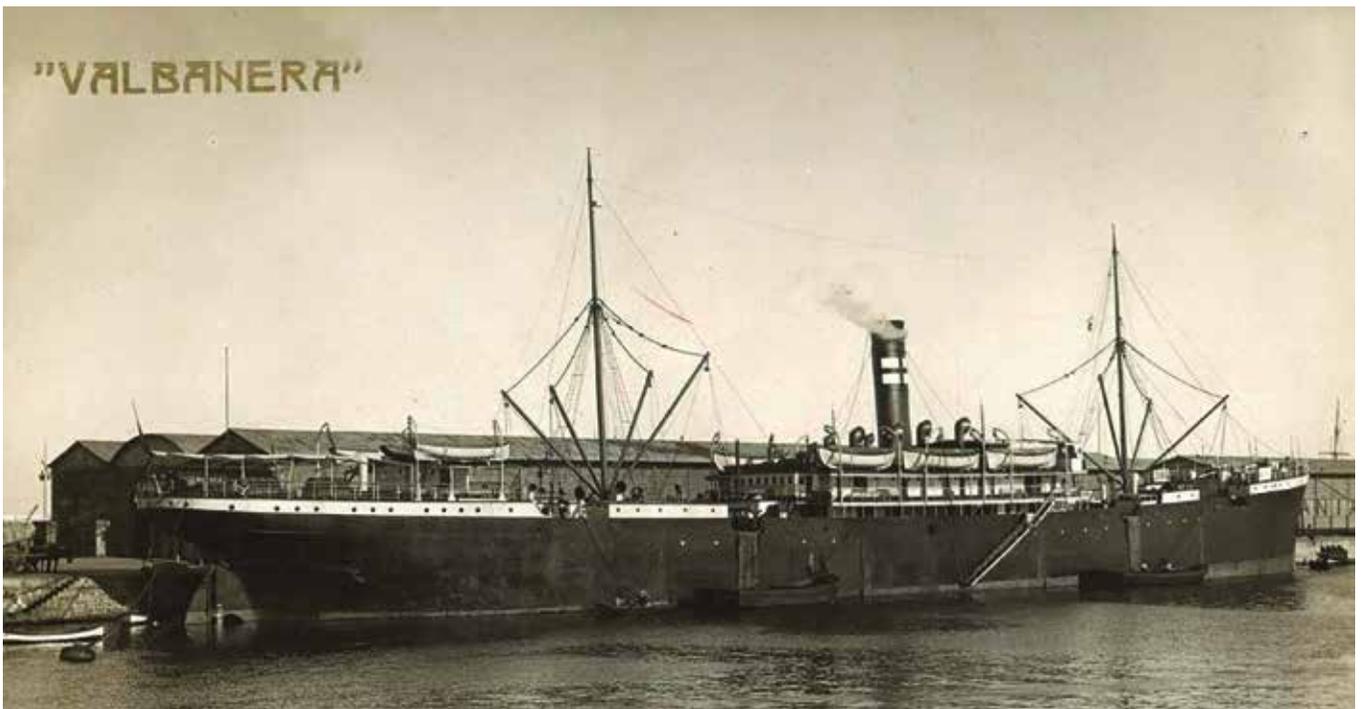
M. varietycruises@discoverspain.net
T. 93 217 15 74



EL NAUFRAGIO DEL VALBANERA

Cien años sin respuesta

Los restos del buque, en el que perecieron 488 personas de las que no se encontró resto alguno, ni indicio de que hubieran intentado utilizar los botes salvavidas para escapar del naufragio, permanecen inexplorados a 12 metros bajo el mar, “custodiados” por los tiburones y barracudas que pueblan la zona del Atlántico en la que naufragó.



Construido en Glasgow en 1906, tenía 122 m de eslora, alcanzaba los 12 nudos de velocidad y tenía capacidad para 1.152 pasajeros

La aparición de los restos del vapor Valbanera, hundido a 12 metros de profundidad frente a los Cayos de Florida, con todos los botes salvavidas en su lugar y sin ningún resto de las 488 personas que iban a bordo, han convertido el mayor naufragio de la marina mercante española en un misterio sobre el que aún hoy, 100 años después de

100 años después de su hundimiento, todavía quedan muchas preguntas sin responder

su hundimiento en septiembre de 1919, todavía quedan muchas preguntas sin responder.

La práctica totalidad del pasaje de este navío, un buque de carga de 122 metros de eslora y capacidad para 1.142 pasajeros y 88 tripulantes, eran emigrantes españoles que iban a Cuba en busca de trabajo. Tras un mes de travesía –el buque

salió de Barcelona el 10 de agosto de 1919– llegó a su destino, en La Habana, el 9 de septiembre. Ese día, el temporal impidió su entrada en el puerto y fue la última vez que se le vio flotando sobre el mar. A partir de entonces, silencio absoluto. Ya no hubo noticias sobre el Valbanera, ni se recibió ningún mensaje del barco, hasta que 10 días después, el 19 de septiembre, el caza-submarinos norteamericano US SC203 encontró sus restos a 12 metros de profundidad en una zona conocida como “Banco de la Media Luna”, a casi 200 kilómetros de su punto de destino.

El buzo que se sumergió para revisar el pecio pudo comprobar que era el Valbanera –su nombre era perfectamente legible en el casco–; pero de las personas que iban a bordo, 488 entre pasajeros y tripulación, no encontró ni un solo resto, ni indicio alguno de que hubieran intentado utilizar los botes salvavidas para escapar del naufragio. Todas las lanchas estaban en su sitio.

¿Qué llevó al Valbanera tan lejos de La Habana? ¿Cuándo y cómo se produjo el naufragio? ¿Por qué no envió ningún mensaje de socorro? ¿Por qué ni el pasaje ni la tripulación intentaron salvarse utilizando los botes salvavidas? ¿Cómo es posible que no se encontrara ningún cuerpo cuando hubo 488 desaparecidos? Hoy, un siglo después de su hundimiento, seguimos sin respuestas. El barco sigue en el mismo sitio, enterrado parcialmente en arenas submarinas, pero 100 años después continúa guardando sus secretos. Vigilado por los tiburones y

barracudas que viven en esas aguas, sus dependencias siguen inexploradas y conservando en su interior la posible solución a los enigmas que rodean su hundimiento.

Casi la totalidad del pasaje de este navío, de 122 metros de eslora, eran emigrantes españoles que iban a Cuba en busca de trabajo

MALOS PRECEDENTES

El Valbanera emprendió su último viaje con malos precedentes. Su travesía previa, dos meses antes de su hundimiento, en la que trasladó 1.600 personas desde Cuba a España, generó una gran polémica por las condiciones en que se vieron obligados a viajar los pasajeros. El exceso de pasaje obligó a muchas personas, ante la falta de camarotes, a hacinarse en la cubierta, con mala alimentación y soportando las inclemencias del tiempo. La gripe hizo estragos. Se produjeron varios



El vapor Valbanera atracado en puerto

fallecimientos y los cadáveres fueron arrojados al mar durante la travesía.

A pesar de la polémica generada por estos sucesos, el buque partía el 10 de agosto del puerto de Barcelona con destino a La Habana, en el que sería su último viaje. Hizo escala, para recoger pasajeros y mercancías, en los puertos de Valencia, Málaga, Cádiz, Las Palmas, Tenerife y Santa Cruz, donde completó su pasaje y salió, con destino a Cuba,

A bordo de su último viaje iban 1.230 personas, entre pasajeros y tripulación

el 21 de agosto. En esta ocasión, el Valbanera sí cumplió con las limitaciones del pasaje. 1.230 personas, pasajeros y tripulación, iban a bordo en el que fue su último viaje.

“CLASE EMIGRANTE”

Aunque el Valbanera disponía de algunos camarotes de primera, segunda y tercera clase –cuyos precios oscilaban entre las 1.250 y las 200 pesetas– la mayoría de los viajeros solo podían costearse lo que se conocía como “clase emigrante”, por la que pagaron 75 pesetas y que les alojaba en los entrepuentes de las bodegas, en largas hileras de literas metálicas de varios pisos, con pocas medidas higiénicas y sanitarias y escasa ventilación. En estas condiciones, la travesía hasta Cuba, que con escala en San Juan de Puerto Rico se prolongó durante 14 días, era muy dura. Aunque la mayoría de pasajeros tenía billete hasta La Habana, muchos, 742 personas, tomaron la decisión de desembarcar en Santiago de Cuba, donde el Valbanera ancló el 5 de septiembre, y hacer el resto del viaje por tierra. De esta forma salvaron sus vidas.

Fue la última vez que el vapor tocó tierra firme. Con 488 personas a bordo, entre pasajeros y tripulación, partió hacia La Habana, donde las inclemencias del tiempo le impidieron amarrar y le condenaron a tener el triste honor de protagonizar la mayor tragedia que ha sufrido un buque español en tiempo de paz. ■

JOSE A. G. BRUNETE

ARTICULO CEDIDO POR “CARTA DE ESPAÑA”



Cartel de uno de los viajes de la Naviera Pinillos Izquierdo a Latinoamérica



#YoTeProtejo



*La gente del mar te pedimos que uses la
mascarilla para protegernos todos*

Frenemos juntos a la Covid19

Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, FNCP.

Ayudas para futuros marinos

El BOE del 20 de octubre recoge el Real Decreto 882/2020, de 6 de octubre, que regula la concesión de subvenciones para financiar la formación práctica de los nuevos profesionales de Marina Mercante. La Asociación de Navieros Españoles (Anave) se encarga de distribuir estas ayudas a futuros marinos.

Esta formación práctica es un requisito indispensable para adquirir la experiencia y titulación para el ejercicio profesional a bordo de los buques mercantes españoles como piloto u oficial de máquinas. Su fin es cubrir una parte de los costes que comporta el embarque de los alumnos, como los correspondientes a ropa y material de trabajo, manutención y alojamiento, gastos de viaje y seguros de responsabilidad civil y accidentes.

La subvención se otorga a la Asociación de Navieros Españoles (Anave), que distribuirá los fondos entre sus asociados para que proporcionen embarques de prácticas a los alumnos de Marina Mercante durante el ejercicio presupuestario de 2020.

El Real Decreto señala que los alumnos deben efectuar las prácticas realizando funciones “que les permitan aplicar los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos en su formación, a fin de obtener la experiencia necesaria para el ejercicio profesional del título al que optan” Especifica, además, que los alumnos en prácticas están bajo la supervisión del capitán, del patrón, del jefe de máquinas o de los oficiales del servicio correspondiente.



La concreción de las condiciones para conceder las ayudas se plasmará en el convenio que suscriba Anave con el director general de la Marina Mercante.

MÁS DE 2.000 ALUMNOS

Según la patronal de las navieras, desde 2010, fecha en la que se introduce el programa hasta 2019, “más de 2.000 alumnos se han beneficiado de esta subvención, lo que supone una media de 110 euros al mes por alumno”. En cuanto al número anual de beneficiarios, explican que ha pasado de menos de 100 en la primera convocatoria a más de 300 en 2019. Como no podía ser de otra manera dadas las circunstancias,

la previsión para este curso es incierta: “Este año 2020 genera mucha incertidumbre y todavía no tenemos datos suficientes que nos permitan aventurar el resultado”. Respecto a la cuantía para este ejercicio, que asciende a 185.000 euros, señalan desde Anave que “es la misma desde 2018”.

Esta ayuda se otorga anualmente y se gestiona por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), en el ámbito de las competencias que ostenta la Dirección General de la Marina Mercante sobre la profesionalidad y titulación requerida para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles. ■

En clave de género

El 20 de octubre se presentó oficialmente el portal “Sereas” con el que las Fundaciones Fundamar y Funpromar reconocen el papel de la mujer en la pesca y la conserva gallegas, sectores que no se entenderían sin la presencia femenina.

En 2017 Fundamar y Funpromar crearon la marca “Sereas” (Sirenas en castellano) como un proyecto divulgativo para visibilizar el papel de la mujer en los sectores extractivo y transformador gallegos. Ambas Fundaciones dieron el 20 de octubre un paso en esa labor divulgativa presentando su portal en internet. Cuando accedemos a www.sereasdomar.org conocemos a Marisol Riveiro, Rosa Rivas, Rosario Quintas o Angelina Bastos, que representan la historia viva de unos sectores económicos cuyo desarrollo no se entendería sin presencia femenina.

La iniciativa se ha hecho realidad gracias a las ayudas del Ministerio de Cultura y Deporte y a la colaboración de la Diputación de Pontevedra y el Ayuntamiento de Vigo.

No fue éste el único acto con la mujer marinera como protagonista. El GALP Ría de Arousa celebró la “Jornada de Conclusiones del proyecto de dinamización e igualdad de las mujeres del mar” en cuya presentación la conselleira do Mar, Rosa Quintana, reconoció el papel de las féminas en la economía pesquera gallega y reivindicó que el sector “se escribiera en femenino”. Quintana, que también participó en la jornada “Diversificación profesional: oportunidades y ventajas en la nueva coyuntura económica” de la Federación Gallega de Rederas Artesanales O Peirao destacó el trabajo de las rederas como una actividad de calidad, generadora de nuevos empleos en el campo de la artesanía y el turismo marino. ■



BREVES

Ayudas al sector

La normativa comunitaria establece que las ayudas del FEMP tienen que ir al sector y a sus diferentes subsectores. Por ello, la conselleira do Mar, Rosa Quintana, anunció en el Parlamento de Galicia que reinvertirá en el sector pesquero el dinero no utilizado de la convocatoria de ayudas a las mariscadoras que pararon temporalmente su actividad a consecuencia del coronavirus. Además, dicha obligación legal fue refrendada por los parlamentarios gallegos con una proposición no de ley. Según la orden autonómica, estar de baja médica no impide la recepción de las ayudas y es la Unión Europea la que establece el límite mínimo de 120 días trabajados en el transcurso de dos años.

Museo de Colón

El Museo de Colón de Poio y el Barco-Museo Bonitero Reina del Carmen de Burela acaban de incorporarse a la Red de Espacios Museísticos Atlánticos (REMA) que pone en valor los espacios museísticos que difunden las características, el patrimonio y la cultura de los territorios costeros del Arco Atlántico. Se trata de una iniciativa financiada por el Fondo Europeo Marítimo de Pesca (FEMP) liderada por el Grupo de Acción Local del Sector Pesquero Costa da Morte y en el que participan los ocho GALP gallegos.

Convenio MAPA-Acuipplus

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y el Clúster Acuipplus han cerrado un acuerdo de colaboración para promocionar el consumo de productos del mar y sensibilizar al público de la importancia del sector como motor de desarrollo económico responsable. El convenio, que se prolongará hasta 2022, compromete al MAPA a financiar al 50% las acciones de promoción de productos acuícolas entre las que se incluyen la participación en ferias internacionales, la elaboración de estudios sobre oportunidades de mercado en territorios internacionales o la celebración de jornadas técnicas dirigidas al consumidor.



BREVES**Microplásticos en peces**

Un estudio publicado en la revista "Marine Pollution Bulletin" revela que cuatro especies habituales en la plataforma continental del Noroeste Ibérico (sardina, anchoa, salmonete y dragoncillo) presentan microplásticos en sus organismos. Jesús Gago, del Centro Oceanográfico de Vigo e Izaskun Preciado del de Santander, con la colaboración de Ana Virginia Filgueiras y Ana Cartón estudiaron el contenido estomacal de 64 individuos de estas especies. Concluyeron que todos presentaban porcentajes de microplásticos entre un 60% en salmonete y 87% en anchoa y sardina, identificándose fibras (88%) y fragmentos (12%) de color transparente o azul en sus organismos.

Aparejos "invadidos"

Mitigar los efectos de la interacción con aves, tortugas y mamíferos marinos en la flota de palangre de superficie y en la de arrastre de fondo ha sido el objetivo de una jornada organizada por Opromar dentro de su plan de Producción y Comercialización, cofinanciado por el FEMP y la Xunta. Especialistas en cada una de las especies susceptibles de interferir en las artes de pesca explicaron cómo actuar en cada caso para proteger a los animales y evitar perjuicios económicos para el barco. Los expertos participantes han sido técnicos de SEO/Birdlife y Submon.

Convocatoria de premios

El 20 de noviembre acaba el plazo de presentación de candidaturas para los premios de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE). Fomentar el conocimiento del progreso de la construcción naval y estimular el reconocimiento de la excelencia y profesionalidad de sus profesionales son sus objetivos. Por su parte, Cepesca ha convocado los Premios Periodismo y Sector Pesquero Español, que alcanzan su cuarta edición manteniendo el objetivo de reconocer la labor de los medios de comunicación y sus profesionales en la difusión y la mejora del conocimiento de la actividad del sector pesquero.

**CANARIAS****Embarcaciones interinsulares**

La Consejería de Pesca y las federaciones de cofradías de pescadores canarias han firmado una solicitud dirigida a Marina Mercante para la creación de una clase de embarcaciones de pesca interinsular que les permita navegar hasta 30 millas de la costa.

En el escrito a la Dirección General alegan que la actual limitación a 10 millas de la costa requerida a las embarcaciones de pesca local no está en coherencia con las nuevas atribuciones profesionales del título de patrón local de pesca para la navegación a una distancia máxima de 30 millas de la costa.

Estas atribuciones fueron aprobadas el pasado 11 de mayo y permiten que con el título de patrón local de pesca puedan tripular como capitán, patrón y jefe de máquinas embarcaciones pesqueras de hasta 16 metros de eslora y 140 kW de potencia pero esas 30 millas no están permitidas a sus embarcaciones.

Al crear una clase para las embarcaciones de pesca interinsular se

permitirá el desplazamiento entre diferentes islas de la Comunidad Autónoma de Canarias a los patrones locales, mejorando a la vez el acceso a los recursos propios de las aguas interinsulares como las especies tünidas y otras de aguas profundas.

Por otro lado, el Grupo de Acción Costera de Tenerife ha decidido destinar los fondos FEMP (453.089 euros) a la mejora de puestos de venta de pescado local, instalación de pantalanes para barcos de pescadores, promoción del patrimonio costero y de la profesión pesquera, cuidado y mantenimiento del medio marino, formación específica para trabajadores del sector pesquero, cursos de pescadería y dinamización de cofradías. ■





C. VALENCIANA

Recogida de basura marina

Los pescadores de los puertos de la Comunidad Valenciana colaboran desde hace tiempo en el proyecto “Upcycling the Oceans”, impulsado por la Fundación Ecoalf y Ecoembes. A lo largo del año recogen cientos de kilos de basura contaminante para el medio marino que una vez reciclada da lugar a nuevos productos.

La Comisión Interfederativa de Cofradías de Pescadores de la Comunidad Valenciana (Coincopesca) valora muy positivamente la recogida de plásticos y residuos contaminantes que realizan los pescadores de la región. De la mano de la Fundación Ecoalf y Ecoembes, el sector participa regularmente en la limpieza de fondos marinos. Cada año los pescadores recogen en sus redes cientos de kilos de plásticos que, una vez reciclados, originan otros productos.

Por otra parte, la Federación de Cofradías de Pescadores de Alicante advierte que el volumen de negocio del sector en la provincia “navega a la deriva” por el coronavirus. El presidente de la Federación, José

Ignacio Llorca, ha señalado que el valor de las subastas de boquerón o gamba blanca ha llegado a desplomarse hasta un 50% por el cambio de hábitos sociales. “Hay días que los beneficios no cubren ni el coste de salir a faenar”, ha dicho. El hundimiento de la hostelería y la caída del turismo están detrás del desplome. Se estima que la facturación global no alcanzará las cifras de años anteriores.

En otro orden de cosas, el pleno del Ayuntamiento de Gandía ha instado al Ministerio de Transición Ecológica a modificar la orden ministerial (30/2020) por la que se prohíbe pescar en la zona protegida de La Almadraba, al considerarse que la pesca artesanal no daña las praderas de posidonia. ■

Ciudad del Marisco de Huelva

La Autoridad Portuaria onubense ha concluido las obras del nuevo edificio de la Ciudad del Marisco, que ha contado con un presupuesto de 6,4 millones de euros. Esta infraestructura pretende integrar en una zona del Puerto la cadena de valor completa: desde el desembarque y primera venta de los productos pesqueros a las segundas ventas, preparación y comercialización mayorista, pasando por la elaboración y comercialización minorista, degustación y restauración. El fin es que la mayor parte de la cadena de valor se quede en la zona. Cuenta con 41 módulos para la comercialización de mariscos, que se otorgarán en régimen de concesión.

Rumbo Mar Menor

La Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente murciana ha presentado su aplicación “Rumbo Mar Menor” para favorecer la navegación en este enclave. Su objetivo es poner en valor el conjunto de espacios protegidos de la laguna entre los usuarios de puertos y embarcaciones. La aplicación geolocaliza al usuario, le guía en su navegación y le ayuda a controlar la velocidad de las embarcaciones para adecuarla a la norma vigente: cinco nudos como máximo en zonas de menos de cuatro metros de profundidad, tres nudos en áreas de fondeo y puerto y 20 nudos en el resto.

GALP de la Ría de Pontevedra

Las ayudas de la convocatoria 2020 del GALP de la Ría de Pontevedra extienden su plazo de solicitud hasta el 1 de marzo de 2021. Se trata de líneas de financiación para proyectos relacionados con medio ambiente, patrimonio cultural y gobernanza o sector pesquero, que oscilan entre el 50 y el cien por cien del coste de las propuestas. En el caso de pesca costera artesanal pueden llegar a suponer el 80 por ciento de su importe total. “Una gran oportunidad para todos aquellos emprendedores que comiencen un negocio vinculado al mar, lo amplíen o lo adapten a la nueva normalidad”, señalan sus responsables. ■

Reuniones en el Sindicato de la Marina Mercante

Durante los días 6, 7 y 8 de octubre se han reunido en la sede del Sindicato Nacional de la Marina Mercante los vocales componentes de las juntas nacionales de las agrupaciones que encuadran a los trabajadores de las distintas actividades que constituyen la Sección Social Central de dicho sindicato.

De los asuntos más importantes, señalaremos el problema de las valoración de las horas extraordinarias, que la ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante, aprobada el 20 de mayo pasado, trató de un modo que los marinos entienden no corresponden a la legislación vigente. El problema ha sido re-

considerado por los órganos de la Administración competente, quienes han aceptado la posición de los marinos españoles y estudian las medidas que establecerán en sus justos términos el valor de las horas extraordinarias.

Se trataron igualmente los problemas surgidos por la puesta en vigor de la ordenanza de estibadores portuarios, particularmente el relacionado con las Tabla de Rendimientos y tarifas de las faenas portuarias, así como algunos aspectos relacionados con el nuevo sistema de Seguridad Social del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

Los trabajadores de las Juntas de Puertos estudiaron los problemas relativos

a la ordenanza de trabajo, en estudio por la Dirección General de Trabajo y visitaron al Ministro de Trabajo...

Otras agrupaciones, como los consignatarios, estudiaron el problema derivado de su ordenanza, recientemente aprobada, y particularmente el problema suscitado en las Islas canarias y Baleares, Ceuta y Melilla sobre la aplicación de la indemnización de residencia; problema éste que esperan se resuelva conforme a sus deseos y de acuerdo a la política salarial que en este aspecto el Gobierno está observando en estas provincias, no solo con los trabajadores de diversas ramas de la producción, sino también con los que están al servicio de la Administración...

Catorce muertos al hundirse un pesquero



Catorce marineros han muerto al hundirse el pesquero "la Isla" de matrícula de La Coruña.

A las cinco de la mañana del día 4 de octubre, cuando regresaba del gran Sol donde realizó faenas pesqueras, el barco "La Isla" embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules" hundiéndose inmediatamente.

La tripulación estaba compuesta por quince hombres, de los cuáles únicamente pudo ser salvado Don Ramón Seoane Martínez, de treinta y cuatro años de edad, casado y con dos hijos y vecino de La Coruña, que permaneció durante seis horas en el agua, asido a un tablón que se había desprendido de la embarcación. Fue rescatado por una pequeña gabarra.

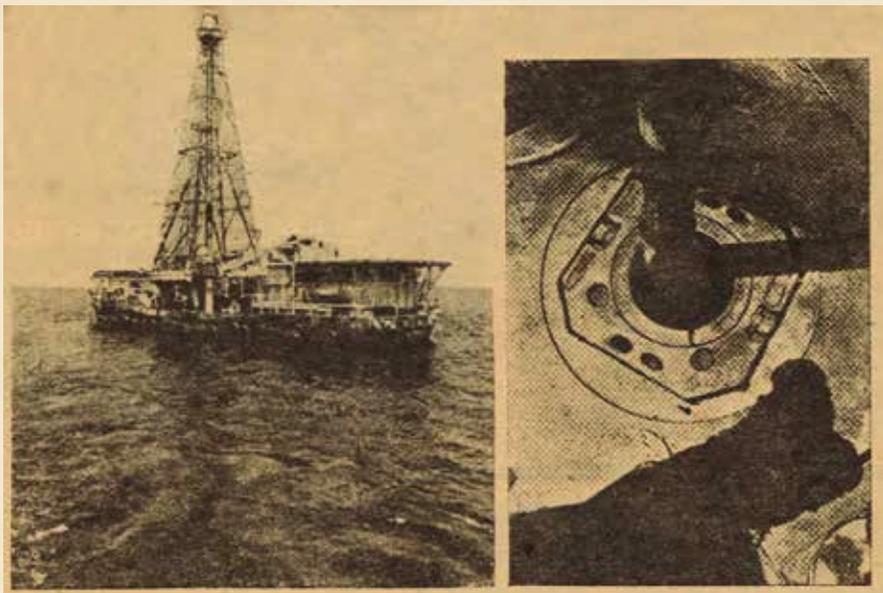
Una vez conocida la noticia en La Coruña, se dirigieron al lugar del suceso numerosas embarcaciones para recoger a posibles supervivientes. Dos cadáveres fueron rescatados, dándose el resto por desaparecido

PROSPECCIONES EN SAN CARLOS DE LA RÁPITA Y VINAROSZ

¡PETROLEO!

Las prospecciones petrolíferas en el área de lo que fue la zona del Plan Experimental de Pesca de arrastre siguen atrayendo la atención del gran público, ya que las noticias se suceden de manera que van confirmado previsiones. A tenor de lo que la prensa ha publicado, se trata de millones de toneladas de petróleo, lo que convertiría a esta zona en una de las de mayor importancia del Mediterráneo, por sus características.

Desde cualquier punto de lo que hace años fuera llamada Costa Dorada, Cabo Peñíscola-Cabo Tortosa se ve majestuosa la torre de prospección, el "Glomar IV", que levó anclas del lugar en donde efectuó las primeras prospecciones para situarse aproximadamente en el paralelo de Sol de Ríu, límite de las provincias marítimas de Castellón y Tarragona, con objeto, al pa-



recer, de conocer las dimensiones de la bolsa, que algunos suponen se extiende hasta muy adentro bajo tierra firme.

La compañía prospectora tiene su base de operaciones en San Carlos de la Rápita. Del puerto de Los

Alfaques salen diariamente los barcos que enlazan con la plataforma para los más variados servicios. En los anchos espacios de la Zona Portuaria se ve un continuo movimiento, así como en los muelles comerciales...

Nuevo récord de tráfico de mercancías en el Puerto de Avilés

Se ha contabilizado en el puerto comercial de Avilés la tonelada cinco millones de tráfico de mercancías movidas en lo que va de año.

Al respecto, se recuerda que, por primera vez, el puerto de Avilés rebasó el movimiento de cinco millones de toneladas de mercancías el 22 de diciembre de 1967; en el año 1968 se llegó a los cinco millones, el 20 de noviembre y, en el pasado año, 1969, el 24 de octubre. Se espera que en el año actual superen los seis millones y medio de toneladas de tráfico de mercancías, señalándolo como un nuevo récord portuario.

En San Sebastián se celebraron las jornadas sobre prevención de accidentes

La sesión de apertura estuvo presidida por el ministro de Trabajo don Licinio de la Fuente, y en días de sucesivos se dictaron conferencias sobre prevención en las distintas ramas profesionales. La Conferencia sobre Seguridad del Trabajo en la mar estuvo a cargo de don Andrés Mochales. Secretario general del ISM, quien expuso el panorama legislativo que sobre esta materia existe en España y la forma como se están llevando a las prácticas las medidas dictadas para conseguir una autentica seguridad del trabajo en el mar.

Sanidad Marítima

Reforzar el sistema inmunitario

La barrera o “escudo” inmunitario de nuestro organismo se ve debilitado por diversas causas, como la genética, la edad, el consumo de ciertos medicamentos, el estrés, el sedentarismo o diversas causas ambientales. Los expertos en inmunología aseguran que no existe ningún producto, práctica o alimento que por sí solos fortalezcan nuestras defensas. En este artículo te contamos qué influye (y que no) en la barrera inmunitaria.



La alimentación y el estilo de vida condicionan el sistema inmunitario.

El sistema inmunológico es el mecanismo de defensa natural del cuerpo, formado por una compleja y coordinada red de células, tejidos, moléculas y procesos biológicos encargado de detectar y eliminar lo que identifica como elemento extraño potencialmente dañino para nuestro organismo, ya sean agresiones externas (virus, bacterias o parásitos) o internas, como células cancerígenas. Se encuentra repartido por todo el cuerpo pero se

concentra especialmente en las mucosas del sistema respiratorio y en la mucosa intestinal.

El buen funcionamiento del sistema inmunitario depende de la genética. Un estudio realizado en el Kings College de Londres asegura que casi tres cuartas partes de nuestros rasgos inmunológicos están influenciados por los genes. Esto hace que haya personas más predispuestas que otras a sufrir una determinada infección o pacientes que responden mejor a los

tratamientos que otros. Un sistema inmunitario fuerte está determinado por los genes pero también por el ambiente en el que se desarrolla.

El sistema inmunitario también envejece (inmunosenescencia) paralelo al envejecimiento de todos nuestros órganos y tejidos del cuerpo, pudiendo acelerarse en personas que hayan sufrido enfermedades, sobre todo inflamaciones crónicas. Además, a medida que envejecemos, pierden su eficacia los mecanismos de reparación del ADN y las células van perdiendo su capacidad funcional, aumentando el riesgo de acumular mutaciones y transformarse en células cancerosas.

El sistema inmunitario tiene un mecanismo “de memoria” de forma que una vez un elemento se ha reconocido como dañino, el sistema inmune lo “archiva”, y la próxima vez que el intruso se asome al organismo, la respuesta de defensa específica se realizará más rápido y con mayor eficacia. Podemos inmunizarnos pasando la enfermedad real o a través de la vacunación. Las vacunas producen una respuesta similar a la generada por las infecciones

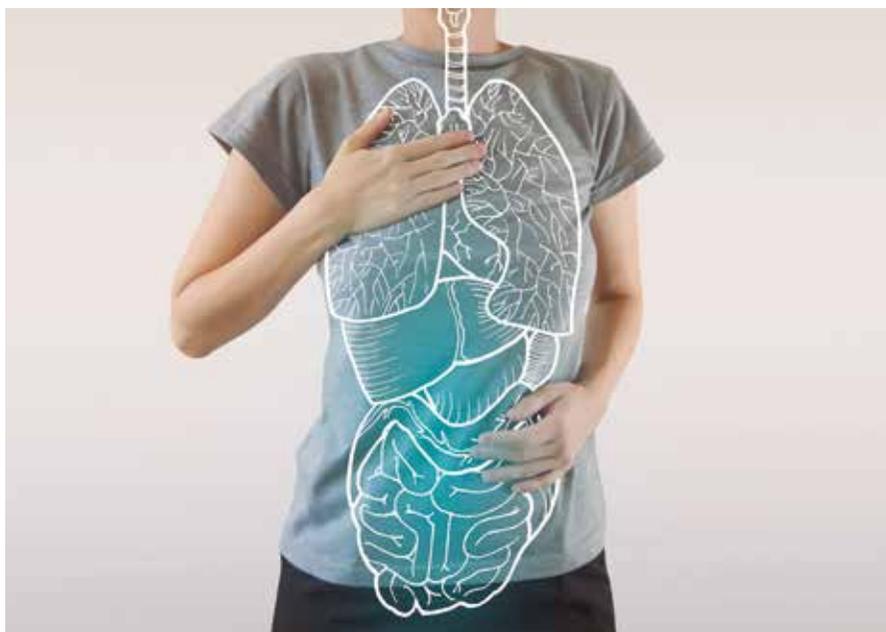
naturales, pero sin causar la enfermedad, ni poner a la persona en riesgo de sufrir sus complicaciones.

Una persona con un sistema inmune fuerte tarda alrededor de dos semanas en activar y multiplicar las células específicas contra un invasor. Mientras que se activan estas células, entra en funcionamiento la fiebre, un primer mecanismo de defensa básico, entre otros síntomas. Si el invasor no es especialmente infeccioso, este escudo suele ser eficaz.

LA ALIMENTACIÓN

Que nuestro sistema inmunitario esté más o menos optimizado dependerá de la alimentación y el estilo de vida. Un patrón dietético saludable es el constituido fundamentalmente por frutas y verduras frescas, legumbres, cereales integrales y frutos secos. Se debe priorizar el consumo de pescado y carne blanca frente a la carne roja y los embutidos y reducir los alimentos ultraprocesados ricos en azúcar refinado, sal y grasas transformadas. Según la Sociedad Española de Oncología Médica, uno de cada tres cánceres guarda relación con un patrón de alimentación insano, por lo que no hay duda alguna de la estrecha relación entre la nutrición y el sistema inmune. Además, un estudio de la Universidad de Bonn demostró que el sistema inmune reacciona ante una dieta rica en azúcares y grasas igual que lo hace ante una infección bacteriana, con una respuesta inflamatoria en todo el organismo.

Para mantener el sistema inmune en forma se necesitan todas las



vitaminas (siempre a través de la alimentación), pero en especial las vitaminas D (controla el desarrollo y la activación de los linfocitos T y tiene un papel relevante contra las neumonías) A (por su efecto antioxidante que ayuda a luchar contra las infecciones) C (estimula la producción de anticuerpos y es antioxidante y antiinflamatoria) E (potente antioxidante que protege las membranas biológicas y contrarresta las acciones inmunosupresoras de los radicales libres) y B (vital para soportar las reacciones bioquímicas del sistema inmunitario). También son imprescindibles por su poder para detener los procesos inflamatorios, el zinc, el selenio, el magnesio y el cobre.

EL ESTRÉS

Los especialistas están observando una relación cada vez más estrecha entre el sistema inmune y el sistema nervioso. Vivir en un estado de estrés permanente libera cortisol, una hormona

inmunosupresora. Por el contrario, existen hormonas inmunopotenciadoras (endorfinas) que se liberan ante situaciones de relajación y satisfacción.

No podemos cambiar nuestros genes, ni nuestra edad, ni el número de enfermedades que hemos pasado, pero sí modificar todos los factores que afectan a nuestro estilo de vida, como hacer ejercicio, llevar una dieta sana, dormir bien, vacunarnos... ¿Y cuánto se tarda en sentir los efectos de esa mejora inmunitaria? Depende. Si hablamos de una reconstitución inmunitaria (por ejemplo, tras un procedimiento médico como un trasplante de médula), puede llevar meses, pero cuando hablamos de una mejora producida por un cambio en los hábitos, los efectos pueden ser inmediatos y deberíamos notarlos en pocos días o semanas. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

Protección social

En octubre se publicaba el Real Decreto-ley 30/2020, de 29 de septiembre, donde se regulan nuevas prestaciones para paliar la situación creada por la pandemia. Se prorroga el cese de actividad del Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, hasta el 31 de enero de 2021, que debe ser solicitado por el interesado, siempre que se cumplan los requisitos. La cuantía se mantiene en el 70%.

Se permite que accedan a la prestación de cese de actividad aquellos que no la hubieran percibido en el tercer trimestre del 2020 y la hubieran recibido hasta el 30 de junio, siempre que acrediten una reducción en la facturación. Se puede compatibilizar con el trabajo por cuenta ajena, sujeto a condiciones.

Se aprueban dos nuevas prestaciones extraordinarias de cese de actividad; una para aquellos trabajadores que como consecuencia de una resolución de la autoridad competente se



encuentren obligados a suspender la actividad, y otra para los trabajadores que reduzcan su facturación y no tengan derecho a la prestación por otra vía. La cuantía será del 50% y el 20% más si es familia numerosa.

Hasta el 9 de octubre 9.001 trabajadores del Régimen Especial del Mar tienen reconocida su solicitud de ERTE; se han estimado 3.443 solicitudes por cese de actividad y otras 222 más por el Real Decreto-ley 24/2020. ■

Cesión de datos

El Instituto Social de la Marina y la Agencia Tributaria han firmado un nuevo convenio de colaboración para los próximos cuatro años en el que se actualizan las condiciones y procedimientos que rigen la cesión de información entre ambas administraciones.

El nuevo texto tiene en cuenta prestaciones como el cese de actividad de los autónomos e incorpora los nuevos usos de la administración electrónica. Este convenio es aplicable en los casos en que hay que acreditar un cierto nivel de ingresos para acceder a una prestación o comprobar que el interesado está al

corriente de pago. También para el reconocimiento de las ayudas públicas por paralización de la actividad pesquera.

Otro de los objetivos del convenio suscrito es la lucha contra el fraude en la cotización y recaudación de cuotas, así como en el disfrute de las prestaciones del Sistema y de otras ayudas y subvenciones públicas.

Por otro lado, el 2 de octubre entraba en vigor la normativa por la que se regulan las notificaciones y comunicaciones electrónicas en el ámbito de la Administración de la Seguridad Social. ■

Hasta fin de año

La validez de los certificados de formación sanitaria específica y de los certificados de revisión de los botiquines, se considera prorrogada hasta el 31 de diciembre. En el caso de los reconocimientos médicos de aptitud para el embarque marítimo, la validez de los certificados se ha prorrogado hasta el 31 de octubre. Se contempla como excepción que la prórroga de seis meses que se hubiera aplicado como consecuencia de las medidas adoptadas por el Covid19 venciera con anterioridad a dicha fecha, en cuyo caso no cabrá una nueva prórroga. ■

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)



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>



cl@ve

¡Identificate con Cl@ve Permanente!



MINISTERIO
DE EMPLEO, SEGURIDAD SOCIAL
Y POLÍTICAS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

