

Mar

Nº 589
MARZO 2019

Balance puertos 2018



Mujer
y comunidad
marítima

El ISM en Lugo

TU CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA PROFESIONAL



- Formación Básica en Seguridad Marítima
- Formación Básica en Protección Marítima
- Formación Específica Sanitaria Inicial
- Operador Restringido SMSSM
- Operador General SMSSM
- Avanzado Contra Incendios
- Patrón Portuario
- Buques de Pasaje
- PPER
- Vigilante de seguridad en buques
- Vigilante de seguridad en puertos
- Operador de muelle y terminal
- Actualización de todos los certificados

TITULACIONES HOMOLOGADAS POR:



Puertos del Estado



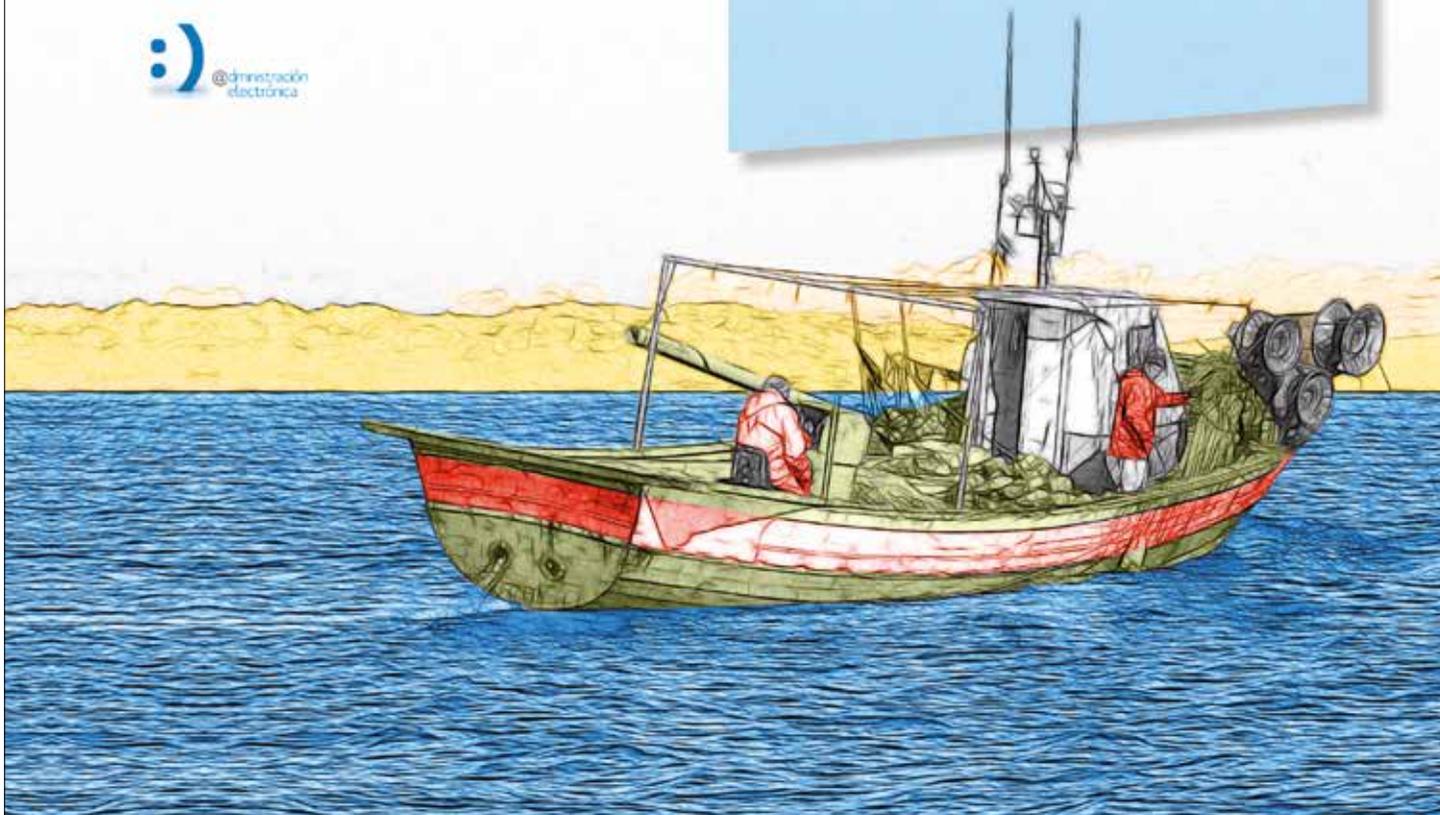
952 219 518
SAIL AND FUN FORMACIÓN S.L.L.

info.sailandfun.es
formacion.sailandfun.es



LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)



El laberinto del *brexit*

Hay ocasiones en que las actuaciones de los políticos, ya sea por intereses partidistas, personales o de la índole que sea, en vez de dirigirse a la solución de los problemas que tiene la sociedad a la que representan, los crean. Y a veces, llevan esos problemas hasta el paroxismo. El conocido como *brexit*, constituye, sin lugar a dudas, el ejemplo por antonomasia. Lo que apenas era una demanda popular, ciertos intereses personalistas lo han convertido en un problema de dimensiones continentales, afectando a la vida de millones de personas.

Toda Europa está pendiente de cómo se va a resolver este problema. Los debates y votaciones sobre el tipo de *brexit*, en la Cámara de los Comunes, hace tiempo que se convirtieron en un bucle, sin solución de continuidad. En el momento de cerrar este número de

MAR, aún se debate si solicitar una prórroga corta o larga ante la fecha límite del 29 de marzo, para preparar la salida ordenada o abrupta.

La posibilidad de alargar el proceso es aceptada por la Unión Europea, siempre que el Parlamento británico apruebe previamente el acuerdo de salida de una vez por todas. Decisión que abriría nuevas incertidumbres, como la participación en las elecciones al Parlamento Europeo del Reino Unido que supuestamente abandonaría.

Un auténtico galimatías al que atienden con ansiedad, entre otros, el sector pesquero. La UE trata de tranquilizarlo, en lo posible. Se han adoptado medidas de salvaguardia para los intereses europeos, como un plan de contingencia para los barcos que se vean afectados por una eventual expulsión de los caladeros del Reino Unido, que consiste en ampliar las ayudas previstas por el FEMP de seis a nueve meses, por paralización de actividad.

Y como se barajan todas las posibilidades a día de hoy, también se trabaja en facilitar trámites administrativos para conseguir que las flotas sigan teniendo acceso mutuo, lo que exigiría reciprocidad por la otra parte. También se ha legislado para mantener el actual régimen pesquero hasta finales de año. Y si finalmente se ratifica el actual acuerdo de separación, los representantes de la UE ya manifestaron que se negociará de inmediato la futura relación comercial.

Más de doscientos barcos participados por socios españoles faenan en aguas británicas con distintas banderas, señaló recientemente el ministro Luis Planas. Ochenta lo hacen con bandera española y 21 con capital español y británico. En las Malvinas tenemos 25, a los que hay que sumar otros 19 con bandera de las islas. El MAPA ha creado un espacio en su web en el que facilita información sobre los distintos escenarios para la pesca y despejar las dudas que puedan plantearse.

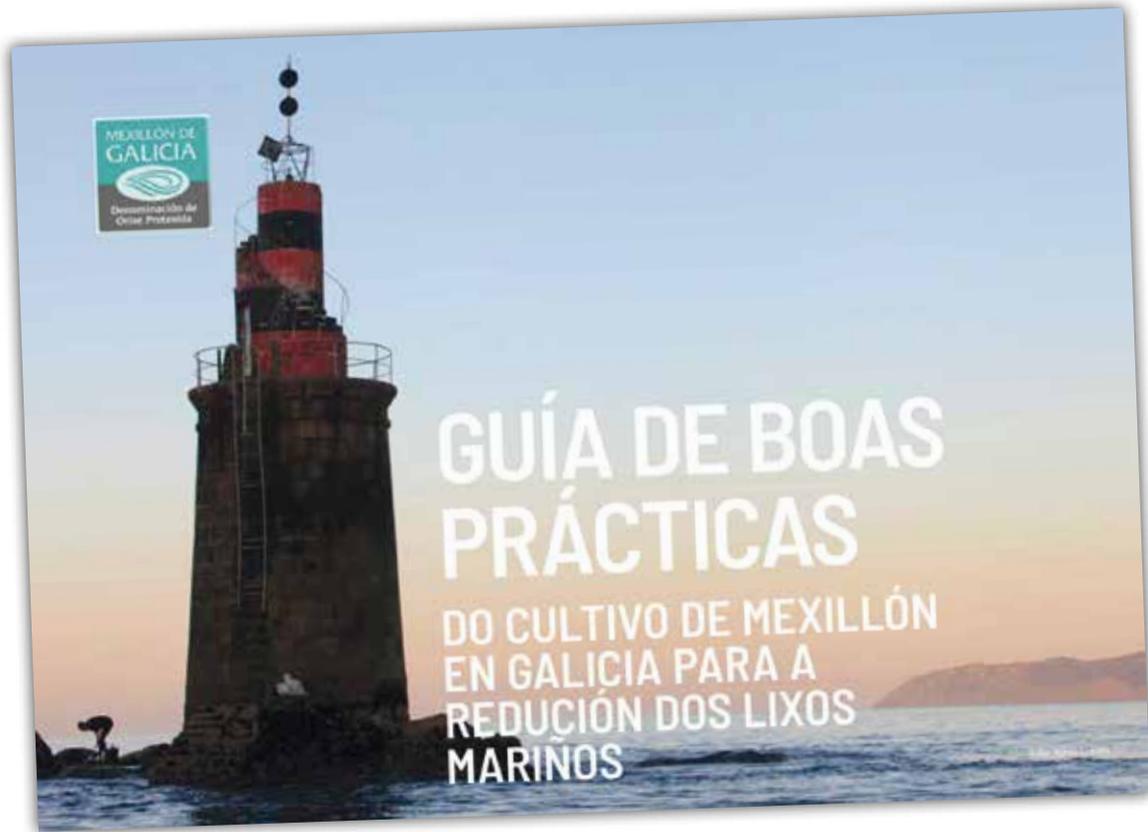
Ciento cincuenta mil empleos, aproximadamente, dependen de la pesca en la UE. En aguas del Reino Unido se realizan actividades que generan unos seiscientos millones de euros. Con acuerdo o sin acuerdo, habrá que confiar en que la cordura reine a la hora de dar una solución a este problema creado. ■



Guía de buenas prácticas

del cultivo de mejillón en Galicia para la reducción de basuras marinas

Edita: Consello Regulador do Mexillón de Galicia



No se puede seguir maltratando al mar como se ha venido haciendo. La idea se va generalizando y cada vez son más los que pasan a una actitud activa, frente al problema de las basuras en el medio marino. Y este es el caso del Consejo Regulador de la Denominación de Origen Protegida (DOP) Mexillón de Galicia con la edición de la “Guía de buenas prácticas del cultivo de mejillón en Galicia para la reducción de basuras marinas”, elaborada por su departamento de I+D+i, y que va dirigida fundamentalmente a los titulares de bateas y empresas certificadas de la DOP Mejillón de Galicia. También se va a distribuir entre las asociaciones de productores del sector mitilicultor gallego, a cofradías de pescadores y otras entidades vinculadas al mar en

Galicia, y se pretende darla a conocer también en entidades formativas.

Para la realización de esta Guía se ha contado con la colaboración del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y con la Asociación Mar de Fábula.

La finalidad de esta publicación es obvia: concienciar de la necesidad e importancia de reducir la basura en el mar y cómo rebajar la basura generada en esta actividad en las bateas. Y lo hace a través de una serie de consejos sencillos y fácilmente aplicables, al tiempo que lanza mensajes para concienciar de esta importante labor por mantener unas aguas limpias.

Esta Guía para reducir las basuras marinas, y cuyos consejos son extrapolables a otros sectores de la acuicultura, puede descargarse desde el enlace www.mexillondeg Galicia.org/?p=2089. ■



Director del ISM:
Luis Casqueiro Barreiro

Director:
Raúl Gutiérrez

Redacción:
Ana Díaz, Patricia Romero, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía

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

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

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2. Tel. 965 12 65 23.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Teléfonos: Raúl Gutiérrez: 91 700 67 17
Jesús M. Salamanca: 91 700 67 19
Patricia Romero: 91 700 67 18
Ana Munguía: 94 231 95 08

revista.marism@seg-social.es www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 857-19-001-7

NIPO Web: 857-19-002-2



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

Descárgate la revista en tu smartphone



20 CANGREJO AZUL
Un invasor que llegó para quedarse.

6

8 DE MARZO

La presencia de las mujeres en el ámbito marítimo va ganando terreno y así lo corroboran los eventos registrados durante el último año.

12

BALANCE PUERTOS

El tráfico portuario registró un incremento del 3,3% respecto a 2017, con lo que mantiene la evolución positiva de los últimos años.

- 6 La mujer en la comunidad marítima
- 12 El tráfico portuario sigue creciendo
- 20 Cangrejo azul: rentabilizar una invasión
- 24 Tribuna
- 26 Congreso Náutico
- 28 V Convenio colectivo de Acuicultura
- 32 Próximas campañas del IEO
- 34 Reserva de Cabo Roche
- 38 El ISM en Lugo
- 46 Cierre de la Policlínica en Madrid
- 51 Cuotas contingencias profesionales
- 52 Subida afiliación al REM
- 54 Historias de la Marina Mercante
- 58 De Costa a Costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones Publicaciones por contenidos Revista MAR

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

Mar

Día Internacional de la Mujer

EXIGEN SU LUGAR



Carmen Soto, patrona del pesqueño "El Vidal", es una de las pocas mujeres embarcadas.

La movilización de las mujeres españolas, con motivo de la celebración del Día de la Mujer, pulverizó el ya multitudinario llamamiento del año pasado y fue una de las más numerosas registradas a nivel mundial. En el sector del mar, el lema elegido para el Día marítimo mundial de este año: "El empoderamiento de la mujer en la comunidad marítima", y la celebración, el pasado noviembre en Santiago de Compostela, de la Conferencia Internacional de Mujeres en la Pesca y la Acuicultura, son un buen ejemplo de que también a este sector, tradicionalmente, y casi en exclusiva, asociado a lo masculino, ha llegado el cambio.

En los últimos años, las cosas están cambiando para las mujeres. Al igual que el periódico francés *Le Monde* calificaba a España como "pionera en la lucha contra la violencia contra las mujeres", en el sector marítimo pesquero, en el que España es líder, las mujeres, sin olvidar las dificultades, lideran un camino que lleva hacia una representación más igualitaria y sin marcha atrás.

En las manifestaciones que recorrieron nuestras calles el pasado 8 de marzo, las mujeres afirmaban "no te-

ner miedo” y parecían dispuestas a conquistar y afianzar su espacio. Una reivindicación que también ha llegado al masculinizado sector de la pesca y la acuicultura —en el que representan el 35%— y que, a su vez, tampoco se puede permitir el lujo de desaprovechar la contribución del 51% de la población. Faltan vocaciones y, a la vez, hay muchas mujeres que buscan una oportunidad. “No me daban miedo los hombres, me daba miedo el Gran Sol”, confesaba una de las participantes del proyecto Redmar II para el fomento de la empleabilidad de mujeres a bordo de pesqueros, que concluyó hace un par de meses.

COMPROMISO DE TODOS

Si este proyecto, promovido por la Fundación para la Pesca y el Marisqueo (Fundamar) y la Organización de Productores de Buques Congeladores de Merlúcidos, Cefalópodos y Especies Varias (OPPC-3), ha servido para “visibilizar a las mujeres en la pesca y no solo en los ámbitos del marisqueo o de las labores de redes”, la experiencia también ha puesto sobre la mesa que las dificultades para su plena integración no están en el trabajo a bordo en sí mismo: “trabajamos con compañeros y hay muchos hombres que nos apoyan”... “es tan fácil como cuando compartes piso con más hombres y mujeres”, confesaban las tres participantes en el proyecto. Ni tampoco en la conciliación con la vida familiar: “si un hombre puede estar tres o cuatro meses fuera, la mujer también”, coincidían en apuntar durante la presentación de las conclusiones del programa. ¿Entonces? Lo que la experiencia sí que ha revelado es que faltan mujeres en las escuelas marítimo-pesqueras, cuya participación actualmente es testimonial, y también que hay que seguir trabajando porque se incremente su participación en la toma de decisiones. El cambio, tal y como apuntaba Rita Míguez, presidenta de la Asociación Nacional de Mujeres en la Pesca



Hay que incrementar la participación de mujeres en las escuelas marítimo pesqueras

(Anmupesca), pasa también por las propias mujeres; “tenemos que ganar en autoestima y romper con los miedos que tenemos metidos debajo de la piel”. Y, poco a poco, se lo van sacando. Anmupesca se constituyó en 2016 y, en sus tres años de vida, ha pasado de estar integrada por 12 asociaciones, a 30, y a aglutinar a 15.000 socias y socios de Andalucía, Asturias, Cantabria, Galicia, Comunidad Valenciana y Madrid.

Y es que, ahora mismo, hay en España alrededor de 47.500 mujeres que trabajan en las distintas áreas de actividad pesquera, con especial presencia en la industria transformadora y en las actividades que se realizan desde tierra (un 67% en la industria conservera y un 63% en marisqueo a pie), frente al escaso porcentaje de mujeres dedicadas a la pesca marítima (en torno al 5%).

Concretamente, para mejorar su situación, y con motivo de la celebración del Día de la Mujer, Anmupesca propone seguir avanzando en la profesionalización de las ocupaciones de las muje-

res, alcanzar la equiparación real de los coeficientes reductores, incrementar la presencia de mujeres en los órganos de toma de decisión, conseguir el reconocimiento de las enfermedades profesionales que las afectan y seguir innovando para incrementar la calidad de sus trabajos.

DIAGNOSTICO COMÚN

Hablamos de dificultades que curiosamente son muy similares a las que encuentran otras mujeres de la pesca y la acuicultura que ejercen estas labores en puntos muy dispares del globo terráqueo. Todas ellas afirman que su trabajo está afectado por una importante brecha salarial respecto al de los hombres; que, a pesar de que son muchas, muy pocas ocupan puestos de responsabilidad; y que son discriminadas con demasiada frecuencia, porque aún hay muchas empresas que consideran el embarazo y la maternidad un hándicap a la hora de contratar. En este sentido, siete representantes de organizaciones internacionales de mujeres en el sector —Woman in Seafood (WSI); Asian Fisheries Society; Women in Seafood Australasia; African Women Fish Processors and Traders Network (AWFISHNET) y She4Ssea— han suscrito el manifiesto “Impulsando a las mujeres en el sector pesquero y acabando con la desigualdad de género”, en el que, a pesar de mostrarse optimistas con la corriente de cambio en favor del reconocimiento de la importancia de la contribución de las mujeres, no están seguras de que esta implique el reconocimiento de las desigualdades existentes basadas en el género. En este punto, las firmantes del manifiesto enumeran una lista de consejos que, en su opinión, podrían colaborar a consolidar la citada corriente de cambio. Así, invitan a las propias mujeres a modificar sus posiciones dentro del sector; a los y las profesionales que trabajan en la igualdad de género, a transmitir al resto del sector la importancia de la participación igualita-

ria; e invitan a los hombres del sector a implicarse más en este propósito.

EMPODERAMIENTO

Esta palabra, relativamente nueva en nuestro vocabulario, parece ser el nuevo “mantra” de las organizaciones de mujeres: una de las “teclas” en la que más consideran que hay que incidir si se quiere lograr una mayor presencia y representación femenina, tanto en la pesca como en la marina mercante. Y así también lo ha reconocido la Organización Marítima Internacional (OMI) cuando, en su 120º período de sesiones, acordó elegir como lema del Día Marítimo Mundial de 2019: “El empoderamiento de la mujer en la comunidad marítima”, toda una oportunidad para reforzar la concienciación sobre la



La OMI cuenta actualmente con siete asociaciones regionales para las mujeres en el sector marítimo, que abarcan regiones de África, Asia, América Latina, el Caribe, las islas del Pacífico y Oriente Próximo.

importancia de la igualdad de género en el sector, en consonancia con las metas establecidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

En concreto, desde la OMI consideran que la percepción social de que existen trabajos que son más adecuados para los hombres, la falta de motivación en las familias y la sociedad para proporcionar el apoyo que requie-

ren estas mujeres y el posible miedo a una hipotética intimidación y acoso, son las dificultades más serias con las que se encuentran las mujeres marinas para su plena incorporación en la actividad. Obstáculos nada baladíes, especialmente si tenemos en cuenta que, actualmente, sólo el 2% de la gente de mar son mujeres.

Para hacernos una idea de su magnitud, completa la foto saber que, hasta que en 1989 la OMI puso en marcha el Programa de integración de la mujer en el sector marítimo, eran pocos los centros de formación marítima a nivel mundial que admitían estudiantes de género femenino. Algo similar sucedía en España, donde, hasta 1979, no se permitió el acceso de mujeres a la formación náutica.

No obstante, desde que arrancó el Programa de la OMI, el acceso de las mujeres a los institutos internacionales de formación y a la Universidad Marítima Mundial es una realidad, y la proporción de graduadas va creciendo a lo largo de los años: en 2018, de un total de 1.919 estudiantes graduados, 1.029 eran mujeres. Además, se financian becas específicas de género y, en los últimos años, se ha apoyado la creación de siete asociaciones regionales para mujeres en el sector marítimo de África, Asia, el Caribe, América Latina, Oriente Medio y las islas del Pacífico, entre otras medidas.

APORTACIÓN A LA CIENCIA

En esta ola de empoderamiento femenino que recorre nuestra sociedad, son muchos los colectivos de mujeres profesionales que se han puesto manos a la obra para ganar en visibilidad. Un ejemplo de ello son las científicas, que, tanto ahora como en años precedentes, se han dedicado al estudio de los océanos a nivel mundial. Bajo el título “Oceánicas: la mujer y la oceanografía”, el Instituto Español de Oceanografía (IEO), con el apoyo del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, está divulgando la vida y obra de



Representantes de organizaciones de mujeres en la pesca de los cinco continentes suscribieron la Declaración por la Igualdad de Oportunidades de las Mujeres en el sector.

Las mujeres reivindican el reconocimiento de las enfermedades profesionales específicas de las actividades que realizan

estas investigadoras, cuya contribución ha sido determinante en esta disciplina y que, en muchos casos, son muy poco conocidas, con el objetivo de generar y apoyar el desarrollo de vocaciones científicas en niñas y niños.

Y es que, en septiembre de 2015, la Asamblea General de Naciones Unidas alertó de que, pese a que las posibilidades de progreso científico y tecnológico son casi ilimitadas, las mujeres y las niñas están ausentes en estos campos, especialmente en lo que se refiere a la creación y toma de decisiones en los ámbitos que transforman nuestro mundo cotidiano.

Con todo esto, el proyecto del IEO está ideado también para conectar a las mujeres que actualmente trabajan en las Ciencias del Mar —investigadoras, técnicas, estudiantes, empresarias...— para que divulguen su trabajo y, como no, para que sirvan de modelo para las que vienen detrás. Un trabajo de “mentoring” que se ha revelado imprescindible y una herramienta más para potenciar el empoderamiento, la presencia y el reconocimiento de las mujeres, no solo en este campo, sino en todas las áreas del sector marítimo: referentes que las ayuden a seguir avanzando. ■

A. MUNGUÍA

PESCANDO EN ÁFRICA



Según un estudio del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación español, la pesca en África aporta más de 24.000 millones de dólares anuales, es decir, supone un 1,26% del PIB de estos países. Una fuente de riqueza en la que participan en un 28% las mujeres, aunque su trabajo pasa casi desapercibido. Tal y como explica el estudio *Globefish*, elaborado por la FAO sobre el rol de la mujer en la pesca en ese continente, en cierta forma como sucede en el resto del mundo, su contribución está generalmente relegada al procesamiento, a las ventas o a la limpieza de los barcos. Están peor pagadas, su participación en la economía no está reconocida y, como consecuencia, no tienen acceso a recursos financieros ni créditos que les permitan hacer su trabajo más eficiente. Son invisibles para las políticas públicas e inexistentes en los puestos de decisión y responsabilidad.

Para contribuir a revertir esta situación, el año pasado la Administración española firmó un convenio con la Asociación Mujeres por África, con el que se pretende promover la formación y la puesta en valor de la mujer africana en el sector de la pesca.

En un primer estudio de la situación, elaborado por esta organización, se comprobó que, si en términos generales la situación de la actividad pesquera en algunas zonas de aquel continente es crítica —cambio climático, sobrepesca, prácticas nocivas o la pesca ilegal de grandes buques—, esta lo es aún más para las mujeres. Dedicadas

mayormente a actividades de transformación y venta —eslabones de la cadena productiva donde existe un menor margen de beneficio económico—, las mujeres se enfrentan también a las dificultades derivadas de la falta de equipamiento, condiciones de insalubridad y barreras sociales de género.

A pesar de ello, el estudio apunta a su importante implicación y participación en la actividad, lo que supone, en muchos casos, una fuente de ingresos para ellas y sus familias, y la consiguiente

reducción de la pobreza a nivel local. En suma, una implicación que ha conseguido mejorar tanto su nivel de autonomía personal como la gestión económica de los hogares y, por tanto, su empoderamiento.

Tal y como se apunta en las conclusiones de este estudio, en países donde la mayor fuente de proteína animal es el pescado, la protección que ejercen organismos e instituciones del sector, así como una mayor inclusión de las mujeres en la actividad, resulta vital. Un trabajo que, en opinión de Mujeres por África, ha de desarrollarse creando redes internacionales y regionales que coordinen la labor de Estados, organizaciones, GIES (grupos de interés económico) y demás organismos que puedan incidir en la pesca. De hecho, la acción conjunta de las redes regionales, en opinión de esta entidad, es esencial en aquellos países que comparten mares y lagos, puesto que facilita una buena gestión y administración de los recursos marítimos y facilita la implementación de políticas públicas para el impulso de la participación femenina en la pesca.

En cuanto a las formas de incidir en la mejora y revalorización del trabajo de las mujeres en la pesca, el informe destaca ejemplos de iniciativas de toda índole: desde financiación para equipamiento y construcción de embarcaderos, pasando por formación, mejora de las capacidades profesionales y de influencia política de las mujeres. ■

A. MUNGUÍA

SURQUE EL ADRIÁTICO A BORDO DE UN MEGA YATE

DESCUBRA LAS COSTAS DE ALBANIA, CROACIA, GRECIA Y MONTENEGRO
DESDE NUESTRO MEGA YATE CALLISTO CON CAPACIDAD MÁXIMA PARA
34 PASAJEROS. DE JUNIO A OCTUBRE DE 2019

-25% DTO
SÓLO HASTA EL
31 DE MARZO DE 2019



SU CRUCERO BOUTIQUE DESDE

1.200€

PROMO CODE
ADRIATICO2019

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

 VARIETY CRUISES



Balance 2018

El tráfico portuario

MANTIENE LA ESCALADA



El movimiento portuario alcanzó un nuevo récord en 2018 al despachar las dársenas españolas 564 millones de toneladas de mercancías. Esta cifra, que representa un incremento del 3,35 por ciento respecto de los 544 millones del ejercicio anterior, muestra la buena evolución del tráfico de las veintiocho Autoridades Portuarias que encadenan cuatro ejercicios por encima de la marca de los 500 millones de toneladas. La mercancía general lideró el crecimiento con un 6 por ciento de incremento. Entre los puertos, vuelve a destacar Bahía de Algeciras con un tráfico superior a los 107 millones de toneladas. Valencia y Barcelona, también han incrementado sus tráficos, especialmente la dársena catalana, que sube más del 10 por ciento.



Los cuarenta y seis puertos de titularidad estatal, coordinados por el Organismo Público Puerto del Estado (OPPE), han marcado otro récord histórico al mover 564 millones de toneladas (MT). El incremento, que representa el 3,35 por ciento respecto al año anterior, consolida la tendencia iniciada en 2014 al encadenar cinco ejercicios consecutivos con crecimiento. Esta línea ascendente se asienta

El tráfico portuario rozó las 544 MT en 2017

en los buenos resultados de las cuatro autoridades portuarias que lideran el sistema portuario: Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona y Bilbao.

Por segmentos, es la mercancía general la que ha tenido un crecimiento más notable alcanzando los 267 MT. La mejora se produce tanto en el tráfico de mercancía convencional (7,3%), como en el de la transportada en contenedores (5,4%). El movimiento de contenedores TEUs (contenedores estandarizados de 6 metros) movidos en las terminales españolas alcanzó los 17,2 millones de unidades. Un crecimiento cercano al 8 por ciento.

El segmento de graneles ha crecido moderadamente. Los líquidos, cerraron el ejercicio con un incremento del 1,5 por ciento, acercándose a los 181 MT. Por su parte, los graneles sólidos también cerraron el balance en positivo superando los 102 MT, aunque su incremento no llegó al uno por ciento.

AUTORIDADES PORTUARIAS

La Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras (APBA) continúa liderando la actividad en el sistema portuario con 107,2 MT. El incremento de los graneles líquidos y la mercancía general han sido los pilares del crecimiento junto con el tráfico de contenedores que alcanzó los 4,8 millones de TEUs. Esta cifra supone una subida superior al 9%, a pesar de la competencia que para la dársena andaluza supone Tanger-Med.

Para el presidente de la APBA, Manuel Morón, *se han cumplido los objetivos*, como afirmó en la que ha sido su última presentación de balance, tras algo más de dos décadas al frente de la administración del puerto. En este tiempo, la dársena ha pasado de los 45,5 MT movidos en 1999 a los 107,2 MT con los que ha cerrado 2018. Un aumento que permite a esta dársena estar en el selecto grupo de los puertos europeos con tráficos superiores a los 100 MT.

Aprovechó Morón su despedida formal para plantear los retos que ten-

drá que afrontar la nueva presidencia y reconocer que *tras casi treinta años reclamando el tren, desde los diversos puestos desempeñados en la autoridad portuaria, no haberlo conseguido.*

Los resultados económicos del puerto andaluz han generado 12 millones de euros, resultado de los 98,5 millones de ingresos por negocio y los 86,5 de gastos.

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) movió en 2018 más de 76,6 MT, que representan un incremento del 4,2% respecto al ejercicio anterior. Su crecimiento se ha vuelto a basar en el tráfico de contenedores y de automóviles, los dos segmentos en los que está especializado y la buena evolución del tráfico de mercancía general, tanto en contenedor como a granel.

Por su parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), ha alcanzado en 2018 sus mejores resultados históricos al cerrar con un tráfico de 67,7 MT. Esta cifra supone un incremento del 10% respecto de 2017. Hay que recordar que este aumento se acumula al crecimiento del 26% de 2017 sobre el anterior ejercicio. Además, como señaló su nueva presidenta, Mercè Conesa, *en esta dinámica de crecimiento, la APB está logrando trasladar los buenos resultados a su balance económico con un beneficio que supera los 53 millones de euros.*

El crecimiento se debe principalmente al aumento del tráfico de contenedores; la relevancia de la dársena como motor de exportación para su zona de



influencia; y la intermodalidad que ofrecen sus muelles, gracias al desarrollo del tráfico ferroviario y de las autopistas del mar.

El puerto de Bilbao incrementa también sus tráficos hasta los 35,6 MT, que representan un 4% respecto de 2017. La dársena vasca encadena un crecimiento acumulado del 23% desde 2013, ejercicio en el que se produjo un cambio de tendencia tras un lustro de fuerte descenso de la actividad. Bas-

TRÁFICO PORTUARIO ESPAÑOL		
	Tráfico total (millones de toneladas)	Crecimiento (%)
2011	457	5,9
2012	475	3,9
2013	458	-3,5
2014	482	5,1
2015	501	4,1
2016	509	1,3
2017	544	6,9
2018	564	3,35

TRÁFICO PORTUARIO (Toneladas)					
Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2017	2018	2017	2018	Var (%)
Algeciras	8.139.234	8.557.609	101.555.971	107.157.196	5,52
Valencia	5.728.518	6.400.939	73.559.877	76.625.187	4,17
Barcelona	5.109.085	5.659.337	61.366.941	67.873.963	10,60
Bilbao	3.352.425	2.790.535	34.306.674	35.697.037	4,05
Cartagena	2.613.132	3.033.073	34.688.199	33.766.677	-2,66
Huelva	3.061.563	3.153.928	32.332.572	33.130.844	2,47



te como ejemplo los cerca de 40 MT de tráfico total que tuvo el puerto en 2008. Una cifra que, al contrario que otras dársenas, aún no ha recuperado.

TRÁFICO POR SEGMENTOS

El comportamiento de los distintos segmentos ha sido positivo, aunque destaca la mercancía por delante de los graneles. El tráfico de mercancía convencional —productos químicos, materiales de construcción elabora-

dos, productos de alimentación, herramientas, etc.— ha subido un 7,3% respecto a 2017 superando los 76,1 MT. Por su parte, el tráfico de mercancías en contenedores, el que mayor valor añadido produce en el balance de las dársenas, alcanzó 191,3 MT con un 5,4% de crecimiento. De los 267,5 MT de mercancías que han pasado por los puertos españoles 148 MT han sido en tránsito. Por tanto, es mercancía que llega a las terminales de los puertos, pero con destino a terceros países. El hecho de que una de cada cuatro toneladas que pasa por un puerto español tenga como destino un país tercero muestra buena posición de nuestras dársenas en las rutas marítimas que utilizan las navieras.

El puerto valenciano lidera el tráfico de mercancías con casi 72 MT, seguido por Bahía de Algeciras con 69 MT. Ambas dársenas han tenido crecimientos similares en 2018. En tercera posición está Barcelona que alcanza los 46 MT con un del 13% de mejora respecto 2017, que se acumula al 30% de incremento de aquel ejercicio.

El crecimiento de los graneles no ha sido notable, pero hay que tener en cuenta que este segmento cierra en positivo tras el notable ascenso de 2017. El incremento cercano al 1% deja el tráfico de graneles sólidos—áridos, carbón, cemento, cereales, forrajes y mineral de hierro principalmente— en más de 102 MT.

El puerto de El Musel vuelve a liderar este segmento con 17,2 MT, aunque esta cifra supone un descenso cerca-

GRANELES SÓLIDOS (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2017	2018	2017	2018	Var (%)
Gijón	1.301.970	1.637.991	19.220.421	17.176.815	-10,63
Ferrol	1.021.150	1.233.689	10.455.812	10.756.985	2,88
Tarragona	999.616	1.032.219	9.505.432	9.988.269	5,08
Castellón	491.299	544.527	6.463.716	7.425.423	14,88
Huelva	564.473	534.269	6.487.378	6.765.384	4,29
Cartagena	469.293	807.828	5.820.338	6.573.315	12,94

GRANELES LÍQUIDOS (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2017	2018	2017	2018	Var (%)
Algeciras	2.150.888	2.764.789	28.774.987	31.854.122	10,70
Cartagena	2.024.965	2.138.891	27.177.908	25.674.781	-5,53
Huelva	2.397.575	2.495.309	24.904.547	25.178.397	1,10
Bilbao	1.912.653	1.751.866	19.783.840	20.490.546	3,57
Tarragona	1.666.130	1.835.876	22.035.857	19.843.851	-9,95
Barcelona	1.374.654	1.502.877	14.483.623	15.328.482	5,83

no al 11% respecto a 2017. La pérdida de tráfico de la dársena asturiana se debe fundamentalmente a la caída de las importaciones de carbón térmico, por el menor funcionamiento el año pasado de las centrales termoeléctricas que reciben sus aprovisionamientos a través el puerto gijonés. Una caída que ha continuado en el primer mes de 2019 con una reducción del 18% respecto a enero de 2018.

La segunda plaza la ocupa Ferrol, que con un crecimiento cercano al 3%, ha movido 10,8 MT y la tercera es para el puerto de Tarragona que crece por encima del 5% hasta casi 10 MT. Hay que recordar que la dársena catalana acumula este incremento al 31% que creció durante el ejercicio de 2017.

Los graneles líquidos —biocombustibles, productos químicos, petróleo, bebidas— aumentaron un 1,5% cerrando el ejercicio con 18 MT. Bahía de Algeciras lidera este segmento con 31,8 MT. Esta cifra supone un aumento cercano al 11% por el impulso de la carga y descarga de fueloil que desarrolla en el puerto la multinacional Vopak.

El puerto de Cartagena ocupa el segundo lugar con 25,7 millones de toneladas, que representan un descenso respecto al ejercicio 2017 del 4,69%, debido principalmente a la menor descarga de fuel-oil y menor carga de gas-oil. La importación de petróleo crudo se mantiene estable con 16,6 millones de toneladas.

En el puerto de Huelva vuelve a ser, de nuevo, el movimiento de graneles

El ranking estatal continúa liderado por Algeciras, con 107 MT, seguido por Valencia (76,6 MT) y Barcelona (67,8 MT)

líquidos sobre el que se sustenta el tráfico de la dársena andaluza que consolida el tercer puesto nacional, con 25,1 MT, tras subir un 1,1%.

Destaca en este segmento el Puerto de Castellón que cerró el ejercicio situándose como el séptimo puerto del sistema portuario español al incrementar el 32,7% alcanzando los 10,4 MT. Una cifra que irá en aumento, ya que los responsables del puerto han adjudicado un proyecto de atraque de graneles líquidos en la dársena sur del puerto.

Por otro lado, hay que mencionar las caídas de Cartagena y Tarragona. Estos puertos, especializados en este tipo de tráfico, han perdido el 5,5 y el 10% respectivamente.

MERCANCÍAS

El tráfico de mercancías ha sido, un ejercicio más, el principal activo del sistema portuario con más de 267 MT, una subida cercana al 6 por ciento. La mercancía convencional ha crecido con fuerza (7,3%) alcanzando los 76,2 MT. El incremento de la mercancía en contenedores ha sido también considerable (5,5%) superando los 191 MT.

El puerto de Valencia con 72 MT lidera el tráfico de alto valor añadido para los balances de las autoridades portuarias. La segunda plaza es para Bahía de Algeciras con más de 69 MT y la tercera posición es para el puerto de Barcelona que sube cerca del 13 por ciento hasta los 46 MT. El puerto de Bilbao es el único entre las grandes

CONTENEDORES (TEUS)

Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2017	2018	2017	2018	Var (%)
Valencia	376.833	442.029	4.832.156	5.182.665	7,25
Algeciras	379.068	377.291	4.389.851	4.772.504	8,72
Barcelona	231.332	298.449	2.968.757	3.472.879	16,98
Las Palmas	99.357	97.999	1.183.327	1.139.971	-3,66
Bilbao	65.991	48.452	604.871	638.447	5,55
Tenerife	55.320	33.571	467.144	508.758	8,91

PESCA FRESCA (Toneladas)

Autoridad Portuaria	Diciembre		Acumulado del año		
	2017	2018	2017	2018	Var (%)
Vigo	11.035	10.131	89.127	78.169	-12,29
A Coruña	2.178	2.488	51.102	42.418	-16,99
Pasaia	1.874	1.671	25.989	24.636	-5,21
Cádiz	987	1.056	16.294	17.693	8,59
Avilés	664	579	13.569	12.546	-7,54
Tenerife	158	190	5.922	5.478	-7,49



dársenas que presenta un descenso en el movimiento de mercancía general con casi 17 MT que suponen una caída del 1,3%.

CONTENEDORES

El movimiento de contenedores medidos en TEUs (unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores de 20 pies) se incrementó el pasado ejercicio en casi un 8% pasando de 15,9 a los más de 17,2 millones de unidades. Valencia vuelve a liderar este subsegmento con casi 5,2 millones de unidades. Bahía de Algeciras mantiene la segunda posición con casi 4,8 millones de TEUs, recuperando el terreno perdido en 2017, tras retroceder casi un 8% debido en parte a los problemas creados por la quiebra de la naviera coreana Hanjin que gestionaba la terminal semiautomática TTIA. Por su parte, el puerto de Barcelona creció en 2018 casi el 17 por ciento para acercarse a los 3,5 millones de unidades.

En este subsegmento hay que tener en cuenta que no todas las unidades movidas tienen la misma importancia para los puertos. Así, en el puerto de Valencia durante el ejercicio de 2017 el 46% de los contenedores movidos fueron en tránsito (de un barco a otro), un 32% de carga y descarga comercial, y hasta un 22% contenedores vacíos.

La lucha por obtener tráfico de contenedores ha vuelto a las principales dársenas del sistema portuario tras unos ejercicios de crecimiento. El tráfico total de los principales puertos fue en 2018 un 27% mayor que en 2008, por lo que los responsables de las autoridades portuarias vuelven a tener sobre la mesa proyectos para ampliar sus puertos y mejorar la gestión de los contenedores.

El puerto de Valencia quiere mejorar los procesos burocráticos. Esta iniciativa denominada 'Gestión portuaria del contenedor 4.0' pretende incrementar la eficiencia y agilizar los procesos. Además permitirá replicar activos físicos, como contenedores o la propia mercancía transportada en su interior, en una plataforma descentralizada en la que todos los agentes implicados podrían comprobar de forma sencilla la procedencia y validez de la documentación aportada.

Por su parte, el puerto de Barcelona también estudia la futura tercera terminal de contenedores que se ubicaría en el muelle del Prat. Con esta terminal se podrían pasar de los 3,5 millones de contenedores actuales a cerca de 8 millones de unidades.

PASAJEROS

La cifra total de pasajeros de líneas regulares en el sistema portuario ascendió a 26 millones. Esta cifra representa un incremento superior al 4% respecto a 2017. Aunque estos pasajeros se concentran mayoritariamente en las comunicaciones entre la península y el norte de África y las conexiones interinsulares, cada vez están

ganando en importancia las rutas que unen a España con Italia, Reino Unido e Irlanda.

El tráfico de cruceros superó por primera vez en la historia los 10 millones de visitantes. Esta cantidad sitúa a España en una posición privilegiada en el contexto mundial en el sector del turismo de cruceros colocando a nuestro país como la segunda potencia europea en número de pasajeros de crucero. Por puertos, el de Barcelona sigue liderando este segmento, que supone uno de los tráficos con más alto impacto económico tanto para la terminal de cruceros como para el comercio de la ciudad, con más de 3 millones de cruceristas. Esta cifra significa un incremento de dos dígitos (12,5%) respecto a 2017. Baleares, que ocupa la segunda posición de la lista, también sube con fuerza (14%) pasando de 2,1 millones en 2017 a los casi 2,5 millones del año pasado. Los puertos más importantes en este segmento han cerrado 2018 incrementando el número de pasajeros de cruceros.

De acuerdo con las estadísticas de OPPE, en los últimos veinticinco años, el volumen de pasajeros de cruceros se ha multiplicado por 18, pasando de poco más de 480 mil visitantes en 1992, hasta los citados 10 millones del pasado año.

PESCA

El tráfico de pesca fresca en el sistema portuario terminó 2018 con 224 millones de kilos, un descenso cercano al 8 por ciento. Los puertos de Vigo y A Coruña, con cerca de 121 mil toneladas, concentran el 54%. A pesar de su predominio, ambos han sufrido importantes descensos. La lonja de Vigo retrocede más del 12%, mientras que la del puerto herculino cae el 27 por ciento. Por su parte, el puerto vasco de Pasajes, el tercero en la lista, cae también más del 5 por ciento respecto de 2017.

A pesar de la caída, la lonja olívica Vigo consolida su liderazgo en España



(y en Europa) como principal puerto de pesca fresca. En 2018 se contabilizaron en el Berbés algo más de 78 millones de kilos de pescado fresco y marisco, que suponen unos 170 millones de euros. Cabe destacar la importancia de Vigo como líder de distribución y comercialización de pesca fresca en España.

En el caso de A Coruña, también revalida el segundo puesto en el ranking nacional pero con cifras mucho más bajas que las viguesas ya que se despacharon 42,4 millones de kilos. Las especies más subastadas en las lonjas gallegas fueron el jurel, la merluza y la caballa.

El puerto de Cádiz sube más de un 8 por ciento hasta alcanzar casi 18 millones de kilos despachados. Con esta cifra supera en el ranking al puerto asturiano de Avilés que cerró con algo más de 12,5 millones de kilos retrocediendo 7,5 por ciento. La lonja de El Musel tampoco ha tenido un buen ejercicio. Cerró con algo más de 4 millones de kilos. Esta cantidad significa una caída cercana al 43 por ciento. ■

J.M.S.



52 millones de euros para compensación interportuaria

El Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuaria repartirá en 2019 más de 52 millones de euros entre las 28 autoridades portuarias que conforman el sistema portuario de titularidad estatal. De esta forma, este instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario cumple con su objetivo de garantizar la autofinanciación del sistema y la potenciación de la leal competencia entre los puertos españoles.

Del total de esta cantidad, 4,8 millones se destinarán al “Plan Puertos 4.0” y los 47,4 millones restantes se reparten entre las autoridades portuarias. Para el presente ejercicio se han incrementado las aportaciones de las Autoridades Portuarias del 4% al 5%, para hacer efectivo el acuerdo del Comité del Fondo de destinar un 1% del mismo a este plan que busca impulsar el emprendimiento para fomentar la innovación en el sector portuario.

La distribución de los más de 47 M€ es la siguiente: 7,6 M€ se destinan para ayudas a la na-

vegación, 14,8 M€ se destinan a las Autoridades Portuarias de Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Ceuta, Melilla y Baleares por razón de su insularidad, especial aislamiento y ultraperiferia. Un total de 23,4 M€ se distribuyen entre un amplio número de autoridades portuarias para que financien distintas actuaciones y, finalmente, 1,6 M€ se dedican a actuaciones en materia de seguridad.

Desde el Organismo Público Puertos del Estado, también ha propuesto al Comité del Fondo 54 proyectos a financiar por el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. Estos proyectos contarán con 627,3 M€ de financiación de este fondo para una inversión total de más de 1.053 M€ para el período 2015-2023.

La autoridad portuaria que más aporta al Fondo de Compensación es Barcelona con más de 6 M€, seguida de Valencia (5 M€) y de Bahía de Algeciras (2,3 M€). La otra cara de la moneda, es decir, las autoridades que más reciben son: Tenerife (12,3 M€), Las Palmas (5,5 M€), y A Coruña (2,6 M€). ■

J.M.S.

El cangrejo azul



UN INVASOR que ha llegado para quedarse

Hace poco más de seis o siete años que se tuvieron noticias de la aparición de una nueva especie en las costas mediterráneas españolas, con una especial incidencia, en un principio, en el Delta del Ebro. Desde entonces, el Callinectes sapidus, conocido como cangrejo azul, ha dejado claras un par de cosas: que es un invasor voraz y extremadamente peligroso para la fauna autóctona; y que su erradicación es misión imposible. La única solución para frenar a este nuevo invasor es incluirlo en nuestra dieta.

Junto al notable impacto sobre los ecosistemas, la introducción de especies no autóctonas tiene una no menos importante repercusión económica que, tan sólo a la Unión Europea, le supone unos 12.000 millones de euros

al año. A pesar de esta cuantificación, pocos datos conocemos de su impacto real, como la prohibición de venta de algunas especies al resultar infestadas, o las pérdidas de la industria pesquera por la disminución de capturas, sin contar que puedan llegar a constituirse, directa o indirectamente, en un peligro para la salud humana. Un ejemplo puede ser el pez conocido como salpa, uno de los pocos depredadores de la venenosa alga invasora *Caulerpa taxifolia*, que si es pescado y consumido por los humanos puede resultar tóxico tras la ingestión del alga.

De las invasiones en el Mediterráneo se ha hablado con frecuencia desde estas páginas, especialmente cuando se dio a conocer la aparición de la mencionada *Caulerpa taxifolia*, que llegó hasta estas aguas tras una mala manipulación en el Museo Oceanográfico de Mónaco, en 1984. De constituir una pequeña mancha por aquel entonces junto a las instalaciones del Oceanográfico, cinco años más tarde ya ocupaba una hectárea y, a comienzos de los años 90, es detectada en las costas españolas tras haber coloni-

zando la costa suroriental de Francia. En el año 2000 ya se había asentado en Túnez, tras hacerlo en la costa balear y la croata.

Prácticamente a la par, aunque menos conocida no menos importante, fue la invasión de una pariente, la *Caulerpa racemosa*, que al parecer se introdujo a través del Canal de Suez, en la década de los años 30. Aunque en principio su expansión fue lenta, pronto se asentó colonizando, en los años 90, el Mediterráneo occidental.

Y precisamente esa puerta, el Canal de Suez, ha sido la forma en la que se ha potenciado la entrada de especies invasoras en un mar prácticamente cerrado, en el que el ciclo de renovación de sus aguas se cierra en unos noventa años. Su inauguración, en 1869, ha dado paso a la introducción de numerosas especies desde el mar Rojo (son las conocidas como migraciones “lessepsianas”, por Ferdinand de Lesseps, ingeniero francés que promovió la apertura del Canal), algunas de las cuales encontraron un nicho idóneo en el Mediterráneo, con el agravante de carecer de depredadores. Desde comienzos del siglo XX se ha multiplicado su número por dos cada veinte años, contabilizándose unas 450 especies exóticas en estas aguas. Tan sólo en el archipiélago balear se han documentado al menos 93 especies marinas no autóctonas, de las que algunas presentan un comportamiento invasor; es decir, desplazando a otras especies, alterando el funcionamiento de los ecosistemas y amenazando la biodiversidad.

DE LA MANO DEL SER HUMANO

Sin embargo, la cifra de especies migratorias es difícil de establecer, ni siquiera de forma aproximada, ya que otros elevan a más de setecientos el número de las que se han documentado en la parte oriental (como hace la bióloga marina Bella Galil, de la Universidad de Tel Aviv), e incluso otros (como el investigador Stelios Katsane-

Las invasiones en el Mediterráneo son responsables del 39% de las extinciones conocidas y constituyen, después de la pérdida de hábitat, la segunda amenaza para los endemismos

vakis, del Joint Research Center de Ispra, Italia) suben este número hasta las mil especies en toda la extensión del Mediterráneo.

La intervención del ser humano ha sido, y sigue siéndolo, la responsable de elevar exponencialmente estas invasiones, incrementadas aún más con la posterior ampliación del Canal de Suez, lo que ha llevado —según la bióloga Bella Galil—, a más que duplicarse estas invasiones entre 1985 y 2016. Los principales factores o elementos que determinan la dispersión son, por un lado, el clima, y por otro, la modificación de los hábitats por la actividad humana. El cambio de temperatura también tiene relevancia, ya que facilita el asentamiento de especies de mares más cálidos.

El Mediterráneo alberga una gran biodiversidad. En su cuenca se encuentran unas 17.000 especies, de las cuales, según los expertos, un 20% son endémicas; es decir, sólo existen en este mar, como la tanta veces citada en estas páginas y de enorme importancia ecológica *Posidonia oceanica*. Todo este ecosistema es el que se ve alterado por la introducción de nuevas especies, cuyo asentamiento se estima que ha supuesto el 39% de las extinciones conocidas, lo que sig-



Nasas diseñadas para capturar cangrejo azul



Hembra ovada de cangrejo azul americano de gran tamaño (Santa Pola)

nifica que representan, después de la pérdida de hábitat, la segunda amenaza para los endemismos.

Y entre las últimas invasiones, una que está resultando especialmente grave, dado su gran poder de reproducción y adaptación al medio, además de por los destrozos que está ocasionando, es la del *Callinectes sapidus* o cangrejo azul. Se trata de una especie procedente de las costas atlánticas americanas que puede llegar al medio kilo de peso y a los 25 centímetros de largo, y que posee unas enormes y fuertes pinzas capaces de forzar los caparazones de mejillones, almejas, berberechos, ostras y cangrejos autóctonos, aunque también forman parte de su dieta otras muchas especies, incluyendo peces muertos.

Esta enorme versatilidad a la hora de alimentarse, su facilidad de aclimatación, junto a su tamaño y fuerza, careciendo de depredadores en estas aguas, salvo el pulpo, lo que unido a una enorme posibilidad de reproducirse y su implantación y dispersión, dan una idea aproximada de la gravedad de esta invasión. Aunque en otros pun-

tos del Mediterráneo, como en Grecia, el cangrejo azul lleva asentado desde hace décadas, en nuestras costas sus noticias no se remontan más allá de unos siete años. Llegó más tarde pero no con menos virulencia, y las consecuencias de su irrupción las vienen padeciendo desde hace unos pocos años los pescadores artesanales y criadores de almejas, entre otros, que ven destrozadas sus artes de pesca y saqueados sus caladeros y criaderos.

EL CANGREJO AZUL SE QUEDA

Como señalan los expertos, ante esta situación la posibilidad de erradicarlo es nula. Sergi Tudela, director general de Pesca de la Generalitat de Cataluña, explica que “las especies invasoras tienen una fase de crecimiento exponencial para expandirse y no llegan a un equilibrio hasta que no hay una falta de recursos tróficos u otros factores como la existencia de depredadores o de competencia”. Por lo dicho anteriormente sobre su capacidad de alimentarse, puede estar muy alto ese punto de equilibrio, demasiado como para que antes no haya arrasado con multitud de otras especies, muchas de ellas de gran valor comercial, como los langostinos de Sanlúcar. Los pescadores de esta localidad han dado la voz de alarma tras detectar su llegada al Guadalquivir, constituyendo ya una amenaza real para las especies que utilizan la desembocadura como zona de cría y engorde.

Su asentamiento por toda la costa española es un hecho. Yendo desde esta zona de Andalucía hasta el Delta del Ebro, pasando por Murcia y la Comunidad Valenciana. La intranquilidad no deja de crecer. En 2012 fue detectado en el Mar Menor, donde se capturaron en 2016 alrededor de 30 kilos de esta especie. El pasado año se han pescado más de 4.500 kilos de cangrejo azul, según la Cofradía de San Pedro del Pinatar. En la Comunidad Valenciana, una barca de pesca regresaba a puerto hace unos días

tras capturar, frente a la playa norte de Peñíscola, media tonelada de cangrejo azul. La zona del Delta del Ebro es de las más afectadas, con importantes daños en su ecosistema.

Una velocidad de expansión acorde, además, con unas condiciones reproductivas notables. La hembra pone entre dos y seis millones de huevos por puesta, teniendo como una de sus principales características que sólo necesita ser inseminada una vez, administrando el producto de esa inseminación en sucesivas puestas, por lo que no necesita ni del macho.

GESTIÓN URGENTE

“Ha venido para quedarse”, sentencia rotundo Sergi Tudela, que añade que la única manera de mantener a raya al cangrejo azul es ejerciendo una fuerte presión pesquera sobre él. Una situación que ya se ha producido en Grecia, donde se le pesca de forma

masiva hasta llevarle a una situación, en la actualidad, de sobreexplotación, por lo que ya no constituye una amenaza. “Apostamos por una intensificación de la pesca, lo que es una ayuda al mismo tiempo para el sector”. Otros expertos, como Carmen Barberá, científica del Centro de Investigación Marina de la Universidad de Alicante, apuesta por una “autorización de su pesca con nasas específicas y que fuera una pesquería objetivo”.

En esta misma línea se expresa el biólogo y habitual colaborador de MAR José Manuel Martín, quien apremia a que se den pasos para gestionar su pesquería y potenciación de sus valores gastronómicos, y que así los pescadores puedan transformar esta amenaza en una potencial oportunidad, como nos explica en el artículo de opinión que se ofrece a continuación. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS: JOSÉ MANUEL MARTÍN DE LA SIERRA

ESCOLAPORT | FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR

- FORMACIÓN BÁSICA EN SEGURIDAD
- OPERADOR REST. / GENERAL SMSSM
- FORMACIÓN SANITARIA ESPECÍFICA INICIAL
- AVANZADO CONTRA INCENDIOS
- FORMACIÓN BÁSICA EN PROTECCIÓN MARÍTIMA
- BUQUES DE PASAJE
- BOTES DE RESCATE RÁPIDOS / NO RÁPIDOS
- PATRÓN PORTUARIO
- MARINERO DE PUENTE
- PPER

ACTUALIZACIÓN DE CERTIFICADOS

<p>FORMACIÓN BÁSICA 11 al 19 de mayo</p> <p>BOTES NO RÁPIDOS 27 al 28 de abril</p> <p>OPERADOR RESTRINGIDO 11 de abril</p> <p>AVANZADO CONTRA INCENDIOS 4 de mayo</p>	<p>CURSOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL STCW</p> <table border="1"> <tr> <td> <p>FORMACIÓN BÁSICA 29 de abril al 10 de mayo</p> <p>FORMACIÓN SANITARIA INICIAL 9 al 12 de abril</p> <p>BOTES NO RÁPIDOS 24 al 28 de abril</p> <p>OPERADOR RESTRINGIDO 6 al 10 de mayo</p> </td> <td> <p>BUQUES DE PASAJE 21 al 26 de mayo</p> <p>AVANZADO CONTRA INCENDIOS 20 al 23 de mayo</p> <p>OPERADOR GENERAL (curso puente) 20 al 31 de mayo</p> <p>PROTECCIÓN MARÍTIMA 20 de abril</p> </td> </tr> </table>	<p>FORMACIÓN BÁSICA 29 de abril al 10 de mayo</p> <p>FORMACIÓN SANITARIA INICIAL 9 al 12 de abril</p> <p>BOTES NO RÁPIDOS 24 al 28 de abril</p> <p>OPERADOR RESTRINGIDO 6 al 10 de mayo</p>	<p>BUQUES DE PASAJE 21 al 26 de mayo</p> <p>AVANZADO CONTRA INCENDIOS 20 al 23 de mayo</p> <p>OPERADOR GENERAL (curso puente) 20 al 31 de mayo</p> <p>PROTECCIÓN MARÍTIMA 20 de abril</p>
<p>FORMACIÓN BÁSICA 29 de abril al 10 de mayo</p> <p>FORMACIÓN SANITARIA INICIAL 9 al 12 de abril</p> <p>BOTES NO RÁPIDOS 24 al 28 de abril</p> <p>OPERADOR RESTRINGIDO 6 al 10 de mayo</p>	<p>BUQUES DE PASAJE 21 al 26 de mayo</p> <p>AVANZADO CONTRA INCENDIOS 20 al 23 de mayo</p> <p>OPERADOR GENERAL (curso puente) 20 al 31 de mayo</p> <p>PROTECCIÓN MARÍTIMA 20 de abril</p>		

932 21 03 80 | www.escolaport.barcelona

El cangrejo azul americano invade las costas mediterráneas españolas

AMENAZA vs OPORTUNIDAD

La aparición del cangrejo azul americano en las costas mediterráneas españolas ha hecho saltar las alarmas por parte de biólogos y pescadores, que ven con gran preocupación la expansión incontrolada de esta especie invasora. Afortunadamente, se trata de una especie con gran potencial gastronómico que debe ser utilizado a favor de su captura y comercialización.



J. Manuel Martín

Desde el año 2012, la invasión del cangrejo azul americano (*Callinectes sapidus*) comienza a constatarse en las costas mediterráneas españolas. Una presencia que, desde entonces, muestra un crecimiento importante de su población en los últimos años gracias a su altísima tasa de reproducción —la hembra pone entre dos y seis millones de huevos en una puesta—, y a que, por el momento, sólo se le conoce un depredador en estas aguas: el pulpo.

Son especialmente abundantes en zonas costeras próximas a las desembocaduras de los ríos, estando perfectamente adaptados a los cambios amplios de salinidad de las aguas. Esta capacidad de adaptación les permite colonizar amplios espacios costeros.

En invierno, esta especie prefiere las aguas dulces o salobres, llegando incluso a adentrarse en los ríos y humedales. Es en los meses de verano, cuando esta especie empieza a hacerse más visible en las aguas marinas, donde se reproduce aprovechando las co-



Arroz con cangrejo azul. Algunos restaurantes ya están incorporando en sus cartas recetas con esta especie.

rrientes para propagar sus larvas. Durante esta época del año es cuando más interacción se produce con los pescadores que tienen caladas sus redes de enmalle y trasmallos en las zonas próximas a la costa, llegándoles a provocar graves daños en las redes debido a que estos cangrejos alcanzan gran tamaño (pueden llegar a superar el medio kilogramo de peso) y tienen una fuerza considerable. Vienen tan enredados en las redes que se hace casi imposible su liberación sin dañar las capturas o los artes. Es por este motivo que la captura dirigida a esta especie debería realizarse exclusivamente con nasas.

También son considerables los daños ocasionados a la acuicultura, llegando a romper los mejillones y las almejas con bastante facilidad, provocando la merma de las cosechas y enormes pérdidas económicas.

Precisamente, existen iniciativas como la impulsada por la Universidad de Alicante y el sector pesquero artesanal, para la captura experimental del cangrejo azul con artes de pesca selectivos y de bajo impacto sobre el ecosistema como la utilización de nasas específicas, en las que se está probando su efectividad en colaboración con el sector.

Pero los problemas que ocasiona esta especie invasora en nuestras aguas van más allá de los daños y desperfectos ocasionados a las redes de pesca. Se

trata de un potente depredador, con una dieta amplia y diversa de presas, por lo que son sumamente preocupantes los efectos negativos que pueden ocasionar sobre las especies autóctonas y de elevado valor comercial para el sector profesional.

Estudios de contenidos estomacales de estos cangrejos han detectado en su interior restos de larvas de sepias y langostinos, entre otras especies locales.

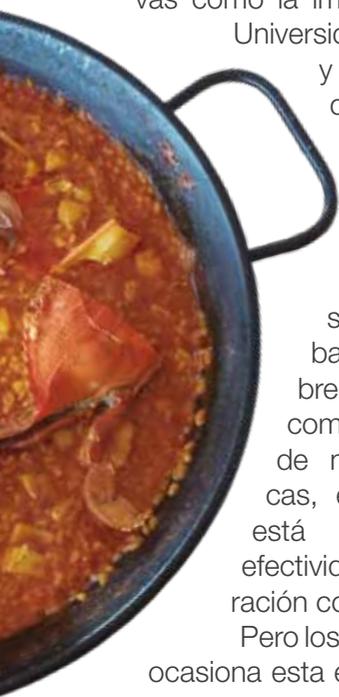
Aún es pronto para determinar los daños que esta nueva especie está ocasionando sobre nuestro ecosistema marino, si bien biólogos y pescadores están de acuerdo en que urgen medidas para contener y frenar la expansión del cangrejo azul, del cual no se conocen aún depredadores naturales en nuestras aguas, salvo el pulpo, como apuntaba al comienzo.

Afortunadamente, el cangrejo azul americano tiene un alto potencial gastronómico, de sabor similar al bogavante, por lo que es previsible que alcance un alto valor comercial, conforme se vaya conociendo en los mercados. De hecho, esta especie ya ha llegado a alcanzar en verano precios que rondan los 14 euros/kilo. Entre 2016 y el verano de

2018 se llegaron a capturar, tan sólo en el Delta del Ebro, 40 toneladas.

Por lo tanto, se trata de aprovechar esta amenaza en forma de abundancia inesperada y convertirla en una oportunidad de negocio. De esta manera, el cangrejo azul puede traer unos ingresos extras a los pescadores, a la vez que su pesca dirigida con nasas selectivas permitiría dejar descansar las especies piscícolas capturadas con los artes tradicionales de redes. Es decir, con la pesca selectiva de esta especie se consiguen dos efectos positivos: por un lado, contener a la especie invasora; y, por otro, permitir que se regeneren las especies autóctonas.

Finalmente, es necesario que desde las administraciones autonómicas, competentes en marisqueo, se faciliten las autorizaciones necesarias para pescar y comercializar esta especie, dándola a conocer entre el público y promocionando su consumo. Si no se le puede erradicar, habrá que aprovechar la posibilidad de explotarlo comercialmente. Es decir, transformar su amenaza en una oportunidad para el sector. ■



JOSÉ MANUEL MARTÍN DE LA SIERRA
Biólogo

La náutica **DENUNCIA** su tributación

La Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) y la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY) denunciarán ante las instituciones europeas, el sistema tributario que se aplica al sector de la náutica de recreo en España, tal y como se anunció durante el VII Congreso Náutico, celebrado entre el 14 y el 15 de marzo en Palma de Mallorca. Dos días en los que también ha quedado patente el compromiso firme que mantienen las diferentes administraciones públicas con la industria.



A. Munguía

Un apoyo que es, y ha sido, una realidad por parte de la Dirección General de la Marina Mercante en los últimos ocho años y que ha trascendido más allá de los partidos políticos que estuvieran en el Gobierno. Y esa parece ser también la apuesta de su actual responsable, Benito Núñez, que incluso mostró su voluntad de tener listo, antes de la próxima temporada estival —o sea antes de las elecciones generales—, el Real Decreto por el que se establecen habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, y la actualización de las medidas de seguridad para el uso de las motos náuticas.

Durante el Congreso, que en esta sexta edición batió record de asisten-

cia, Benito Núñez anunció también que la náutica de recreo tendrá su propia área funcional dentro de la DGMM. Tal y como explicó, con la medida se trata de dar respuesta a la petición del sector de creación de un departamento específico, que aglutine todos los asuntos normativos y técnicos que afectan a la náutica de recreo dentro de la Dirección General. Un Área que sirva para agilizar trámites, unificar criterios y mantener la colaboración entre la DGMM y el sector.

TURISMO NÁUTICO FUERTE

También con el área de Turismo ha tendido puentes el sector de la náutica de recreo español en los últimos tiempos, cuya actividad, por otra parte y como se puso de manifiesto durante el Congreso, ha sido “todo un



ejemplo de esfuerzo realizado tras la crisis”. Así, ANEN, con la colaboración de la Secretaría de Estado de Turismo, trabaja ya en el futuro “Club de producto de turismo náutico”, un gran desafío para la náutica española y para el sector turístico, cuyo primer proyecto será la puesta en marcha del “Club de producto de turismo náutico del Norte de España”. Con esta iniciativa, tal y como explicó la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Oliver, se “apoya el asociacionismo de gestores de productos náuticos” a la vez que se “agrupa la oferta de servicios náuticos de cada puerto” facilitando la proyección del turismo náutico a nivel internacional.

La DGMM va a habilitar un área específica que se ocupará de los asuntos relacionados con la náutica de recreo



Carlos San Lorenzo, presidente de ANEN, agradece a la comunidad balear su acogimiento estos tres años ya que, casi con toda probabilidad, el año que viene el Congreso se celebrará en Valencia.

Pero esta buena sintonía no parece existir con otros departamentos de la Administración. De hecho, Miguel Ángel Serra, asesor fiscal de ANEN, aprovechó el Congreso para anunciar que “después de agotar las vías internas, y tras doce años de intenso trabajo con las administraciones públicas españolas sin resultados efectivos, ANEN y AEGY han elevado una demanda ante

la CE, planteando el impuesto de matriculación como un gravamen anacrónico e injusto y argumentando que su eliminación supondrá un aumento de la productividad y competitividad para el sector que superaría los ingresos vía impuesto”.

Por poner un ejemplo del perjuicio que esta situación está provocando, posibles competidores directos de nuestra náutica, como son Francia e Italia, además de no tener gravada la compra de embarcaciones con un impuesto de matriculación del 12%, tienen un IVA reducido del 10% y 6,5%, respectivamente, si las embarcaciones se adquieren mediante financiación.

DESAFÍOS

Los retos de la náutica ante una nueva década: sostenibilidad, innovación, emprendimiento, crecimiento e internacionalización era el lema del Congreso y, tal y como explicaron sus organizadores, son los ejes que marcarán la agenda del sector náutico en la próxima década. En concreto, en lo que se refiere a la sostenibilidad, los participantes en el evento se comprometieron a “pasar a la acción e impulsar el compromiso de nuestras empresas con iniciativas dirigidas a preservar el medio ambiente, integrándolo en sus estrategias como línea de acción ineludible.

En nuestro país, la náutica de recreo cuenta con 3.700 empresas, crea 19.700 puestos de trabajos directos y obtuvo en 2018 más de 250 millones de beneficios brutos. Es, sin duda, una industria en alza y así lo prueban los últimos datos dados a conocer por ANEN, entre los que destaca un crecimiento de las matriculaciones, entre enero y febrero, del 17,29%, un dato que es especialmente llamativo en el mes de febrero, con un 34,82% de matriculaciones más que en 2018. ■

A. MUNGUÍA

V Convenio Colectivo de Acuicultura Marina en España

Mejoran **SALARIOS** y **CONTRATACIÓN** indefinida

El pasado 14 de febrero la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) y los sindicatos CCOO-Industria y FICA-UGT firmaron en Madrid el V Convenio Colectivo Nacional de Acuicultura que entrará en vigor, con carácter retroactivo, desde el 1 de enero cuando se publique en el Boletín Oficial del Estado (BOE). Entre las novedades del acuerdo destaca una subida salarial del 6% escalonada hasta el año 2020, asegurando que ninguna categoría profesional quede por debajo de los 1.000 euros mensuales. También mejora la contratación indefinida en el sector respecto al anterior convenio.

El V Convenio Colectivo Nacional de Acuicultura Marina afecta a 4.100 trabajadores del sector, distribuidos en 323 establecimientos de producción de todo el país, y establece cinco grupos profesionales: personal técnico; personal administrativo; personal de producción; personal de servicios y personal de mantenimiento que, según comunica APROMAR, “deberán permitir aumentar el grado de polivalencia, mejorar la empleabilidad, optimizar la flexibilidad y permitir la movilidad funcional de los trabajadores”.

De acuerdo con el comunicado de la patronal acuícola, se considerará personal técnico a las personas que, por conocimientos académicos o experiencia laboral, tienen atribuidas funciones directivas o de responsabilidad ejecutiva, coordinadora o asesora, con autonomía, capacidad de supervisión y responsabilidad, acorde con las funciones asignadas. Serán personal administrativo los trabajadores que, utilizando los medios de gestión, operativos o informáticos, ejecutan de forma habitual las funciones propias administrativas de las empresas. El



El Convenio entrará en vigor, con carácter retroactivo, desde el 1 de enero

personal de producción ocupa, según APROMAR, funciones que requieren una cualificación profesional en las técnicas propias del trabajo específico que desarrollan en reproducción y engorde de acuicultura.

Por otra parte, el personal de servicios lo componen personas que, sin necesidad de ninguna cualificación profesional o conocimientos especializados, salvo los que se adquieran por el mero desarrollo de su actividad laboral, se dedican a múltiples funciones de servicio en el quehacer general de la empresa acuícola y, finalmente, se considera personal de mantenimiento a los empleados que, poseyendo titulación de Formación Profesional, en cualquiera de sus grados, o conoci-

mientos equivalentes reconocidos por la empresa con especialización específica del desarrollo de su trabajo, se dedican al mantenimiento y conservación, tanto de instalaciones como de maquinaria de producción, enseres y herramientas.

El V Convenio Colectivo Nacional de Acuicultura Marina, en el que empresarios y sindicatos han estado trabajando durante casi un año de negociación, entrará en vigor una vez se publique en el BOE y tendrá carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2018. Su vigencia terminará a finales del 2020. Este acuerdo sustituye al que caducó el 31 de diciembre de 2017 pero que hasta ahora se había venido prorrogando anualmente.

Como novedad destacada, el acuerdo establece que las empresas con viveros en el mar contarán para la realización de las actividades subacuáticas con una estructura mínima de un buceador acuicultor de primera por cada cuatro buceadores acuicultores de segunda. En el caso de empresas en tierra, las categorías que entran a considerarse como personal de producción son las de personal acuicultor oficial de segunda, personal acuicultor especialista, personal marino y personal auxiliar acuicultor.

SALARIO Y JORNADA LABORAL

El acuerdo contempla una reducción gradual de la jornada laboral así como un aumento de los salarios. Así, la duración ordinaria de la jornada de trabajo prevista en el presente Convenio Colectivo será de 1.776 horas anuales de trabajo efectivo para el año 2018, 1.768 para el año 2019 y 1.760 para 2020. Se reduce en casi 16 horas, un 0,9% respecto al anterior convenio.

La jornada se corresponderá en general al desarrollo de 40 horas semanales de trabajo efectivo de promedio en cómputo anual, aplicándose tanto al horario partido como al continuado.

Los trabajadores a turnos van a ver cómo, en el caso de los festivos, tendrán un plus de sábados de 50 euros cada



Foto de familia tras la firma del Convenio

Más salario y empleo fijo en el sector y reducción de las jornadas laborales

uno de ellos, lo que significa que cada festivo trabajado supondrá un 0,3% de la masa salarial. Así, un trabajador a turnos que trabaje 10 festivos, por ejemplo, tendrá una subida añadida del 3%.

También se ha avanzado en el ámbito de la conciliación laboral y familiar estableciendo 8 horas anuales de permiso retribuido, que podrán ser fraccionadas, y no por días, para acompañar a familiares de primer grado a los servicios públicos de salud.

El Convenio supone una subida salarial del 6% hasta 2020 (2% de incremento anual entre los años de vigencia del mismo), asegurando que ninguna categoría profesional quede por debajo de los 1.000 euros mensuales, con lo que ningún salario dentro del sector bajará de los 14.000 euros brutos anuales. Cuando el IPC de cualquiera de los años que dure el convenio sea superior al 2%, se contempla una revisión salarial en igual cuantía a lo que se sobrepase dicho 2%.

Además, cada granja podrá implantar de forma voluntaria un sistema de retribución variable adicional, individual o colectivo, en función de la consecución de objetivos como la producción, el ahorro energético o los beneficios empresariales.

También se aumentan las pólizas de seguros en los casos de invalidez o muerte por accidente en un 25% y se ponen en marcha planes de igualdad en las empresas con más de 175 trabajadores en su plantilla.



Representantes de los trabajadores ratificando el acuerdo

Hay que tener en cuenta que el V Convenio se aplica a los trabajadores de empresas de acuicultura marina que no estén regidos por un convenio particular con sus empresas. Tampoco es aplicable a los autónomos.

CONTRATACIÓN Y SALUD LABORAL

Sindicatos y empresarios acordaron que al menos el 75% de las plantillas de granjas marinas esté formado por contratados indefinidos; porcentaje que se ha incrementado respecto al anterior Convenio, que contemplaba una plantilla fija mínima del 70% total.

Como ha sucedido hasta ahora, la contratación temporal estará justificada para cubrir bajas o vacaciones, por ausencias imprevistas o por trabajos que, por su especial cualificación, no puedan ser cubiertos por el personal de plantilla. También se contempla este tipo de contratación para cubrir picos de trabajo extraordinarios e imprevistos, no contemplados dentro de los planes productivos de las empresas; así como por abundancia de materias primas y siempre que suponga una anomalía dentro de cada campaña.

Los contratos de formación y aprendizaje tendrán una duración mínima de seis meses y una máxima de tres años. Los contratos de prácticas no podrán ser inferiores a seis meses ni exceder de los dos años.

Se ha constituido una Comisión de Salud Laboral cuya misión es integrar la prevención de riesgos laborales en los procesos técnicos y en la organización del trabajo en todos sus

niveles, conforme al principio de seguridad integrada; así como la adopción de la acción preventiva y su promoción en el ámbito de la acuicultura marina y la implantación de una cultura de la seguridad y la salud laboral a través de la formación, la información y la participación. Las empresas se comprometen, entre otras cuestiones, a la mejora de la seguridad en el buceo.

También se ha creado una Comisión Paritaria para la interpretación, arbitraje, conciliación y vigencia del convenio en su aplicación y desarrollo. En esta Comisión Paritaria participarán los sindicatos FICA-UGT y CCOO-Industria y la patronal APROMAR. ■

ANA DÍAZ

Seguridad jurídica para los buceadores profesionales de Murcia

La Región de Murcia ha reforzado la seguridad jurídica de los buceadores profesionales, homologando su acreditación laboral para que puedan trabajar en dicha Comunidad Autónoma. El pasado 18 de febrero el Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM) publicó la orden reguladora de la tarjeta de actividades subacuáticas profesionales. Con ella, se facilita a los buceadores profesionales el acceso a la profesión, al regular los títulos válidos para ello y el fomento de cursos de Formación Profesional que se están implantando.

Con la certificación que expide la Administración regional, los buceadores tendrán la absoluta certeza de contar con la acreditación suficiente para ejercer la actividad.

Según el consejero de Fomento e Infraestructuras, Patrio Valverde, la tarjeta “beneficiará anualmente a unos 150 trabajadores y favorece tanto a los buceadores como a las empresas que los contratan, ya que facilita el acceso a una mano de obra especializada imprescindible para el ejercicio de la actividad, que es intensiva en generación de empleo de calidad en el mundo del mar”.

Valverde señaló que la acuicultura es “la pesca del futuro”, compatible con la pesca tradicional, de la que se diferencia por especies de captura, e indicó que “queremos dar respuesta a las demandas del sector, cuya producción tiene un crecimiento muy destacado que proporciona alimentos seguros y saludables para todos los consumidores”.

TRIP&FEEL “LA EMPRESA EXPERTA EN TURISMO PESQUERO”

Ponemos a disposición de los profesionales del sector pesquero nuestra oferta de servicios para la diversificación pesquera.

- Servicios de consultoría y asesoramiento
 - Formación teórica y práctica
- Diseño de productos de turismo pesquero
- Gestión de autorizaciones y adaptación de buques para actividades de pesca-turismo
- Campañas de comunicación, comercialización y gestión de reservas



INFORMACIÓN Y CONTACTO

+34 683 62 40 12

info@tripandfeel.com



www.tripandfeel.com



NIDO
ROBOTICS
ACCESIBLE UNDERWATER EXPLORATION



APLICACIONES

ACUICULTURA

BUCEO
COMERCIAL

PLANTAS DE
ENERGÍA

PUERTOS Y
MARINAS

INVESTIGACIÓN
SUBMARINA

BÚSQUEDA Y
RESCATE

+34 968 562 454

hola@nidorobotics.com

www.nidorobotics.com

Dentro del Programa Nacional de Datos Básicos del Sector Pesquero

De campañas con el IEO

Marzo y abril serán meses de intenso trabajo en el mar para los investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO), ya que se llevarán a cabo las campañas Jureva, Careva y Pelacus, que forman parte del Programa Nacional de Datos Básicos del Sector Pesquero, así como de proyectos de colaboración con investigadores de otros países.



Desde el 13 de marzo, y durante trece días, el buque de investigación oceanográfica “Miguel Oliver” recorrerá la zona de Porcupine y Cantil de Gran Sol. El periplo iniciado desde el puerto de Vigo finalizará en el puerto de Santander el 26 de marzo, según el plan de trabajo previsto. El objetivo de la misión es que los científicos del IEO recojan

información para evaluar la biomasa de bacaladilla desovante en esa zona, dentro de la campaña acústica internacional “Blue Whiting Spring Survey”. Es la segunda vez que los científicos españoles participan en esta campaña que, con un total de cinco buques oceanográficos, cubre toda la zona donde se encuentra el stock de bacaladilla.

Gracias al incremento de la zona de rastreo acústico con pescas e hidrología, además del cartografiado del área de distribución, caracterización de la ecología reproductiva y la presencia de predadores superiores, los da-

tos obtenidos son más completos, con lo que se puede dar respuesta, además, a los compromisos adquiridos para avanzar hacia una gestión sostenible de los mares.

Un día más tarde zarpó otro de los barcos oceanográficos gestionados por la Secretaría General de Pesca, el “Vizconde de Eza”, también del puerto de Vigo, para desarrollar una campaña trienal centrada en la estimación de

la biomasa desovante de caballa y la producción de huevos de jurel. Esta campaña se prolongará hasta el 6 de abril, recorriendo toda la Plataforma Norte de la Península Ibérica y el Golfo de Vizcaya.

PELACUS

En esta primavera, como viene ocurriendo de forma anual desde hace décadas, se pondrá en marcha la campaña Pelacus, de gran importancia debido al alarmante estado de una de las especies que es objeto de la misma: la sardina. Debido a la precaria situación que, a través de los años, han presentado los *stocks* de boquerón y sardina, generalmente de forma alternativa, desde MAR se ha ido realizando, a lo largo del tiempo, un especial seguimiento sobre sus resultados, la mayor parte de ellos de la mano del responsable de pelágicos del IEO, Pablo Carrera. Ahora, y desde hace unos años, la situación más negativa la arrastra la sardina, para la que los científicos vienen solicitando el cierre de su pesquería debido al riesgo de colapso de la misma.

Esta campaña se realizará a bordo del “Miguel Oliver”, como viene siendo habitual, y se centrará, además de en la sardina, en el boquerón y en el jurel.

Son campañas que vienen recogiendo información de estas especies



desde hace más de tres décadas. Una información de gran importancia para comprender la dinámica de estas especies, y cuyos datos son remitidos a los grupos de trabajo del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), y que son valorados a la hora de establecer los totales admisibles de capturas en el Consejo de Ministros de Pesca del mes de diciembre. ■

R.G.

LUIS PLANAS DESTACA LA LABOR DE AZTI

Con motivo de la visita a las instalaciones de AZTI-Tecnalia en Bizkaia realizada a mediados del mes de marzo, el ministro Luis Planas ha querido destacar la labor en favor de la pesca, a través de la investigación, que realiza esta fundación que trabaja desde el País Vasco. El ministro quiso resaltar a AZTI como un ejemplo de “cómo la ciencia puede aplicarse a la industria y a los distintos eslabones de la cadena alimentaria, desde el productor hasta el consumidor”, y, en este sentido, se refirió a la colaboración en la investigación de los ecosistemas marinos, la sostenibilidad de la actividad extractiva y la entrada en vigor de la obligación de desembarque.

Respecto a la obligación de desembarque, “cuyo balance de aplicación está resultando razonablemente positivo”, puso el acento en los trabajos de innovación que viene desarrollando esta fundación para facilitar la adaptación de la flota, “constituyendo un valor de referencia a la hora de elaborar políticas pesqueras más inteligentes, modernas, selectivas y sostenibles”. ■

Reserva Marina de Cabo Roche

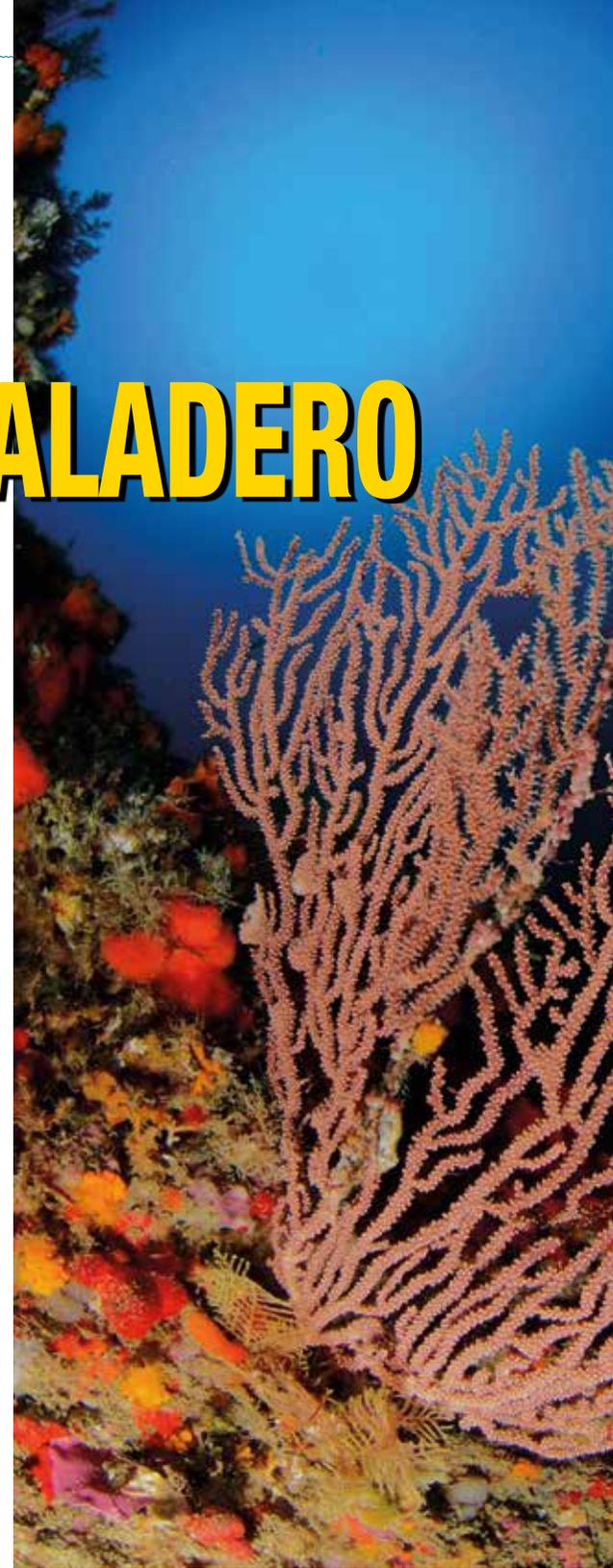
Gestión sostenible para

REGENERAR EL CALADERO

Las Cofradías de pescadores de Conil, Barbate y Sancti Petri están impulsando la Reserva Marina de Cabo Roche para revertir la caída de capturas que sufre la flota que faena en estas aguas. Mediante la implantación de esta herramienta, en una zona que abarca 65.000 hectáreas, el sector pesquero se compromete a limitar el esfuerzo pesquero para regenerar el caladero. Para ello, cuenta con el apoyo de científicos, administraciones y oenegés. Por su parte, los pescadores se comprometen con una cogestión responsable, transparente y participativa enmarcada en las estrategias europeas contenidas en la Política Pesquera Común para preservar la biodiversidad y aprovechar los recursos marinos de forma sostenible.

El sector pesquero del Área de Cabo Roche —entre el Islote de Sancti Pietri y Cabo de Trafalgar— está impulsando la creación de una Reserva de Interés Pesquero para la zona. La propuesta se alarga por los márgenes costeros y 12 millas de mar adentro, en Mar Territorial, extendiéndose unas 65 mil hectáreas.

El proyecto, en el que están cooperando con oenegés, como la Sociedad para el Desarrollo de las Sociedades Costeras (Soldecocos) y WWF España, instituciones científicas, como el departamento de Antropología Social de la Universidad de Sevilla y el Instituto Español de Oceanografía de Cádiz, y responsables de distintas administraciones, busca gestionar el esfuer-



zo pesquero en la zona y controlar las capturas no declaradas para recuperar la productividad de estas aguas de las que dependen la flota de bajura de la zona.

LA FLOTA

Las embarcaciones de artes menores que pescan en este caladero son algo más de ochenta que suman cerca



Los pescadores se comprometen a limitar el esfuerzo para regenerar el caladero

de dos centenares de tripulantes. La mayoría de las embarcaciones (66) tienen como puerto base el de Conil de la Frontera y emplean principalmente el palangre de fondo para realizar sus capturas. Cuando la especie objetivo es el pulpo el arte de pesca utilizado es el conocido como el “chivo cebado”.

Las principales especies desembarcadas son pulpo, pez sable, pargo-

bocinegro, hurta, corvina y voraz. De acuerdo con los datos estadísticos que ofrece el Idapes —sistema andaluz de datos de comercialización y producción pesquera de la Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía— las capturas de la flota de la cofradía de Conil han descendido desde las más de mil toneladas de 2012 a las casi 490 toneladas capturadas el año pasado. En lo que se refiere al valor del producto en primera venta, la caída no ha sido tan brusca, ya que se ha pasado de los algo más de 4,4 millones de euros de 2012 a los 3,9 obtenidos en 2018. El incremento del precio en primera venta de las distintas especies ha amortiguado la caída de capturas. (Ver cuadro)

Situación parecida ocurre en Barbate. La lonja de este puerto vendió en 2008 en primera venta un total de 3,5 millones de kilos con un precio medio de 2,55 euros por un valor total de casi 9 millones. El año pasado, la lonja vendió algo más de 2,1 millones de kilos. El precio medio fue parecido (2,6) y el valor total de la venta fue de 5,5 millones de euros.

Las capturas de voraz o besugo de la pinta menguan año tras año. En 2018 la flota artesanal de Conil capturó algo menos de 2,5 toneladas de este pescado que vive formando bancos pequeños, en fondos arenosos, cerca de los acantilados rocosos. El precio medio fue superior a los 26 euros el kilo, dejando en la lonja algo más de 65 mil euros. Hace una década, la flota capturó algo menos de 20 toneladas, que se vendieron a un precio medio por encima de los 17 euros dejando en la lonja conileña más de 340 mil euros.

PROPUESTA

A finales de abril de 2017 se llevó a cabo un taller sobre figuras de protección y la gestión de la pesca costero-artesanal. En este encuentro se formaron grupos de trabajo integrados por pescadores, científicos, administraciones y oenegés para estructurar un

marco científico para la propuesta del sector. El encuentro permitió también iniciar un diálogo entre los representantes de las entidades pesqueras impulsoras de la reserva con científicos, representantes de las oenegés y de las administraciones. En el ámbito de la administración, la creación de una reserva marina involucra a la Secretaría de Pesca con competencias en estas aguas. Así mismo, se cuenta con la administración autonómica, que realiza el seguimiento de la actividad pesquera para artes menores. Finalmente, la administración local está también presente a través de su implicación en los grupos de acción local para el desarrollo pesquero.

Durante el encuentro, como señala Jorge Sáez, responsable del proyecto de Soldecocos, *se elaboró un plan de trabajo de forma participada sobre dos temáticas principales para la gobernanza y la gestión del espacio como son la protección del mar y los sistemas de vigilancia-control y seguimiento de las pesquerías. Además, los participantes pudieron intercambiar experiencias de gobernanza, gestión y vigilancia con otras zonas de pesca y espacios marinos protegidos ya en funcionamiento.*

CAPTURAS NO DECLARADAS

El encuentro sirvió también para establecer una caracterización tanto de la pesca profesional como de la recreativa en esas aguas. Algo imprescindible para abordar el problema de la concentración del esfuerzo pesquero, ya que como destaca Sáez, *se ha producido un trasvase de licencias de la pesca profesional a la pesca recreativa —lista séptima—. La economía sumergida presiona tanto, que algunos profesionales se han visto legitimados a cambiar de lista.* Es el caso de Sancti Petri, cuya asociación ha pasado de una docena de embarcaciones profesionales a tres. Sin embargo, el esfuerzo pesquero se mantiene o se ha incrementado. El sector pesquero de Barbate tampoco es ajeno a esta

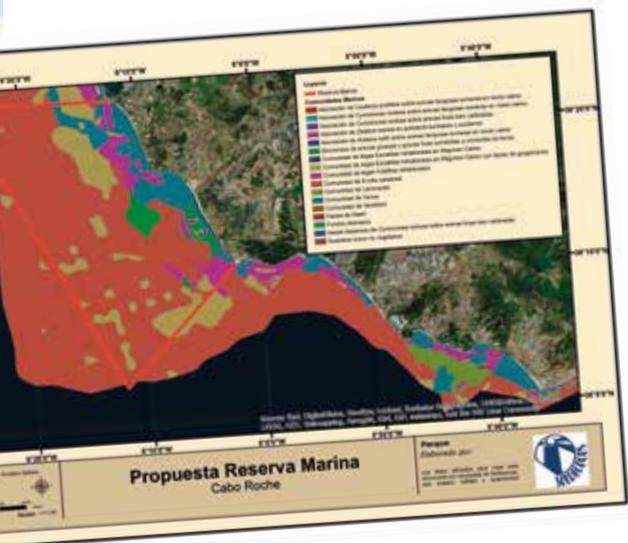


situación. En el caso de Conil no se ha producido este trasvase. Pero la flota conileña sufre la competencia de la pesca submarina. Una actividad muy profesionalizada que en fechas señaladas capturan especies como hurtas, meros, cazones, bocineros o corvinas para la venta a la restauración.

Para el representante de Soldecocos, *lo más complicado del proceso documental de la reserva ha sido la caracterización de la flota recreativa (1.200 barcos en la zona), ya que casi un 10 por ciento de esta flota pesca tantos días al año como los pescadores profesionales: ciento veinte días. Además con un fin económico claro.*

CARTOGRAFÍA

El mapa eco-cartográfico muestra la presencia de algas esciáfilas infralitorales con facies de gorgonarios. Estas comunidades se sitúan en los enclaves rocosos, que están sometidos a un im-



portante hidro-dinamismo. El estudio cartográfico detalla también la presencia de comunidades de algas fotófilas debido a que la transparencia del agua permite una buena iluminación no sólo en los fondos de menor profundidad. Así mismo, se destaca la presencia de pequeños bivalvos en zonas arenosas a profundidades entre 10 y 25 metros, y de comunidades de otros moluscos como la almeja basta o bolo.

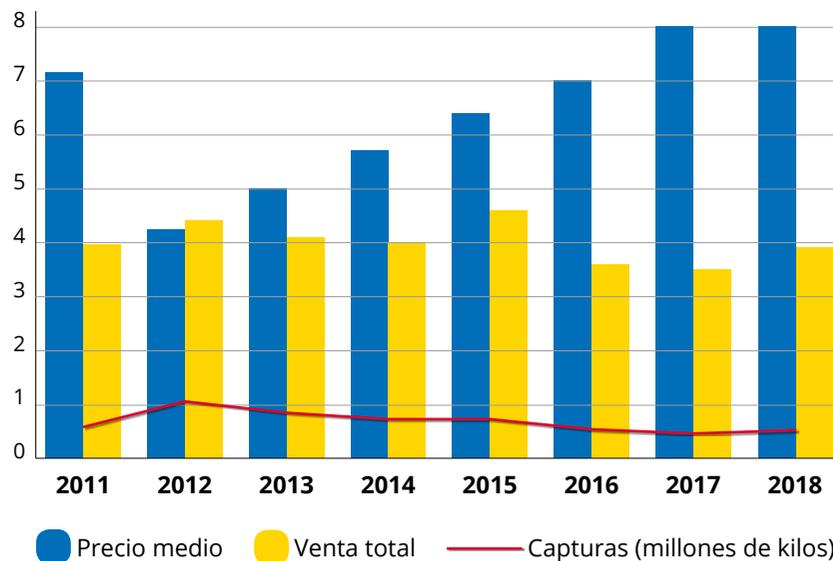
Dentro de la zona propuesta como reserva existen áreas con potencial para ser incluidas dentro de la Red Natura 2000 como las barras de arena con interés marisquero y los campos de gorgonias.

CONTROL Y VIGILANCIA

El sistema de vigilancia de la reserva está en fase de debate. Se plantean dos tipos de medidas de control y planificación.

Por un lado, medidas de coordinación entre las administraciones, que no supongan un coste para la flota mediante el cruce de información de las mareas de pesca, el diario electrónico y el sistema Idapes.

Por otro lado, el comité de la reserva se plantea también medidas de vigilancia similares a la figura gallega de Guardapesca, que tendría un coste para la flota. Ya que, a diferencia de Galicia, la Consejería de Pesca andaluza no aporta financiación para el



suelo de estos trabajadores. A esta figura del vigilante se sumaría el barco de la reserva, que se financia a través de una dotación económica anual de la Secretaria de Pesca. Esta aportación inicial, según Jorge Sáez, *ronda el medio millón de euros; pero la cofradía de Conil ha puesto a disposición de la reserva un barco del pósito*. Este ofrecimiento material podría rebajar la aportación económica de la Secretaria General de Pesca.

Además de estas medidas de control, la flota ya tiene restricciones del esfuerzo pesquero: se captura de lunes a viernes unas seis horas diarias.

DECISIÓN FINAL

En la actualidad, los impulsores de la reserva marina cuentan con la caracterización de la flota, la propuesta consensuada del sector pesquero y la cartografía marina de la zona. Además, se está trabajando para contar con financiación específica para delimitar una zona de reserva integral dentro de la reserva. La delimitación de este espacio protegido por la legislación pesquera será realizada por el Instituto Español de Oceanografía.

En los próximos meses, tras las próximas elecciones generales, se tendrá que tomar una decisión sobre la reserva. ■

J.M.S.

“Sí, tiene mar”

Dirección Provincial de LUGO, la gran desconocida

Lugo es la provincia más extensa de las cuatro gallegas y la más desconocida, todavía hay quien pregunta al personal de la Dirección Provincial “¿Ah, pero Lugo tiene mar?”. De los 9.856 km² de superficie de la provincia solo 120 kilómetros son de costa pero ese espacio alberga dos de los puertos pesqueros más importantes del país, Celeiro y Burela que facturan más de cien millones de euros anuales, además de un elevado número de afiliados que denotan la importancia del sector marítimo pesquero en la provincia.



De izquierda a derecha, Gabino Peral, jefe de sección de Secretaría; Águeda Ramírez, jefa de sección de Seguridad Social; Marisol Pérez, subdirectora provincial; Vicente Prieto, director provincial; Enrique Villares, director de Celeiro; Mercedes Calvo, directora de Burela; Rosa Saborido, directora de Ribadeo; y Francisca Lange, directora de Foz.

La Dirección Provincial de Lugo está situada en la Ronda Músico Xosé Castiñeiras, en el centro de la capital lucense y frente al inmueble de la TGSS. El edificio dispone de una superficie construida total de 1.474 m² repartidos en tres plantas donde trabajan 20 personas. También cuenta con una sala de juntas con capacidad para 8 personas y un aula de formación para 15 alumnos. Fue inaugurado en 2012.

Desde hace seis años José Vicente Prieto González es el director provincial de Lugo. La provincia cuenta además con cuatro direcciones locales situadas en cuatro puertos: Burela, Celeiro, Foz y Ribadeo.

A fecha 31 de enero Lugo tiene registrados 1.649 afiliados al Régimen Especial del Mar, de los que 1.315 son por cuenta ajena y 182 figuran en el régimen de autónomos. 148 empresas están dadas de alta en la provincia.

La Dirección Provincial del ISM de Lugo renovó en mayo de 2018 el sello de excelencia, modelo EVAM, con una certificación de nivel de 200-299 puntos, que obtuvo en marzo de 2015. Una renovación que ha supuesto para esta Dirección Provincial un reconocimiento al grado de compromiso e implicación de todos los trabajadores con la calidad.

Para obtener la renovación se diseñó un plan que priorizaba una mejora en la prestación del servicio y una mayor satisfacción tanto de los usuarios como de los propios trabajadores del centro. Este plan se ha llevado a cabo mediante tres acciones de mejora concretas: Difusión y captación de usuarios para el sistema Cl@ve; modernización de las oficinas corrigiendo la iluminación existente y los accesos al edificio, lo que ha producido una optimización energética y la consiguiente reducción en la factura eléctrica y la digitalización de archivos con eliminación de los documentos en papel, junto a una mejoría de los sistemas de protección de datos.

SI LA MONTAÑA NO VIENE A MÍ

Uno de los mayores retos que afrontan día a día los trabajadores de la Dirección Provincial de Lugo es la distancia física que les separa de la mayoría de los afiliados, ya que la dirección está a 100 kilómetros de cualquiera de los puertos de mar.

Hay quien afirma que “Lugo no sueña a mar” y la paradoja reside en que la Dirección Provincial centraliza la gestión pero apenas hay atención directa al público ya que los usuarios optan por la cercanía de las Direcciones Locales.

El director provincial se desplaza varios días a la semana a las direcciones locales y a los puertos para poder escuchar y conocer de primera mano las necesidades del sector.

Una de las características de la pesca gallega es que en su mayoría alberga buques de altura y gran altura cu-

MUY PERSONAL

José Vicente Prieto es biólogo marino y puede presumir de conocer el oficio y la profesión desde casi todos los ángulos.

Este lucense de 50 años, casado y con dos hijas, en 1992, un año después de licenciarse en la Universidad de Santiago de Compostela entró a formar parte del Cuerpo Facultativo Superior de la Xunta de Galicia en la escala de Biólogos.

Rápidamente las labores de gestión y recursos marinos llamaron a su puerta pero su labor no estaba solo en los despachos sino en las playas, en los bancos pesqueros y marineros donde durante 18 años se especializó en la regeneración de los bancos de marisqueo con técnicas de semicultivo.

Por sus manos han pasado la elaboración de planes de explotación la gestión de permisos y las concesiones de las instalaciones de acuicultura lo que derivó en su nombramiento en 2010 como jefe Territorial y máximo responsable de la Consellería do Mar en Lugo.

Es una persona dinámica y cercana, que vive y siente el mar y su tierra. Desde marzo de 2013 está al frente de la Dirección Provincial del ISM de Lugo.

Cuando “se quita el traje de director” se enfunda el de divulgador científico. La docencia y el mar, sus dos grandes pasiones, le llevan por toda la geografía donde imparte charlas, cursos y conferencias.



yos afiliados pertenecen a los grupos 1 y 2 de cotización. Estos barcos están pescando durante semanas y regresan a puerto durante escasos días, lo que suele concentrar en muy pocas jornadas hábiles las gestiones que armadores y trabajadores necesitan realizar.

Con lo cual en las direcciones locales de Lugo reciben una gran afluencia de solicitudes, no siempre en las mismas fechas, ya que tienen pocos días para realizar sus trámites administrativos.

Otro de los retos, que comparte con muchas de las administraciones públi-

cas es la falta de relevo generacional, existen vacantes y plazas cubiertas con contratos eventuales siendo en su cómputo global una plantilla pequeña para atender el gran volumen de trabajo que concentra.

41 personas prestan servicio en la Dirección de Lugo, de las que 20 están destinadas en la Dirección Provincial; 1 en Ribadeo; 3 en Foz; 10 en Burela y 7 en Celeiro.

Las nuevas formas de trabajar de los grandes barcos hacen que los picos de demanda de peticiones de reconocimientos médicos o revisión de botiquines sean imprevisibles, ya que cada vez pasan en puerto menos días.

En el caso de Lugo la pirámide laboral está invertida, la mayoría de los marineros faenan en buques de tamaño medio y apenas hay marisqueo ni artes menores. Las pocas mariscadoras dadas de alta se concentran en Ribadeo y Vicedo.

En la otra parte de la balanza está la acuicultura, Lugo alberga dos de las grandes empresas españolas del mercado como son Stolt Seafarm y Pescanova. Solt Seafarm es un grupo empresarial noruego con filial en Galicia cuyos trabajadores no figuran en el



Dirección Local de Celeiro.

REM ya que sus granjas están ubicadas en tierra. Por el contrario la división acuícola de Pescanova tiene su cuenta en Vigo (A Coruña), ya que la empresa dispone de flota pesquera.

¿Qué supone esta circunstancia? Dado que desde la localidad coruñesa de Ferrol a Viveiro, no hay Casas del Mar ni oficinas debido a la orografía de la zona y a la deficiente red de carreteras, la Dirección Local de Celeiro (Viveiro) recibe una gran demanda de atención presencial, consultas, gestiones, simulaciones de jubilación, demandas de empleo y de gestiones profesionales que no se reflejan en las estadísticas al no ser afiliados de la provincia.

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS DE EMBARQUE MARÍTIMO

LUGO, 2018

	SOLICITADOS	RESUELTOS
ENERO	150	102
FEBRERO	148	159
MARZO	139	127
ABRIL	157	106
MAYO	148	136
JUNIO	139	132
JULIO	109	79
AGOSTO	102	124
SEPTIEMBRE	131	83
OCTUBRE	191	152
NOVIEMBRE	152	115
DICIEMBRE	93	87

DESAJUSTE DE PLANTILLA

En estos momentos, como en casi todas las oficinas de la Seguridad Social existe una plantilla desajustada en relación al volumen de trabajo. También en las sedes del ISM se resienten de lo poco que se incentiva a otros empleados públicos para trasladarse.

Como muestra un botón, Lugo carece de jefe de sección de Formación, ATLM y jefe de sección de Desempleo con lo que entre la Dirección Provincial y las locales se reparten estas tareas. La dirección de Burela se hace cargo de la gestión del desempleo y la de Foz de la formación. Si a esta falta de

personal se le añade la distorsión que suponen los cien kilómetros que separan la Dirección Provincial de la costa, finalmente muchas de las tareas acaban requiriendo una mayor cantidad de trámites administrativos.

El equipo de Sanidad Marítima de Burela y Celeiro, compuesto por tres médicos, dos ATS y dos auxiliares, además de realizar los reconocimientos médicos de embarque marítimo y la revisión de botiquines multiplican el tiempo para atender afiliados, realizar tareas de control de calidad, impartir cursos y participar en Segumar.

“El personal se implica mucho, se hacen encajes de bolillos a veces para evitar que el trabajador pierda una jornada de trabajo o un posible empleo por no disponer de reconocimiento médico”, afirma José Vicente Prieto.

Las patologías más habituales que se detectan en los reconocimientos y que determinan si un trabajador es declarado apto o no apto para embarcar suelen ser osteomusculares y auditivas. En ocasiones, el facultativo determina que el trabajador es “apto con restricciones” lo que le permite faenar en otro tipo de arte pesquera o bien si detectan algún otro problema de salud, les derivan a su centro de salud.

AFILIADOS

El Grupo Segundo de cotización es el más numeroso con 781 trabajadores. Sin embargo proporcionalmente, el Grupo Tercero con 181 afiliados, cuenta con un mayor número de trabajadores autónomos con 122 altas. Otras 535 personas están dadas de alta en el Grupo Primero.

En la actualidad el REM es un Régimen con índices bajos de desempleo,

en estos momentos el colectivo de gente del mar demandante de empleo en Lugo asciende a 112 personas lo que supone menos del 7 por ciento.

En cuanto al número de embarcaciones, Lugo alberga un total de 165 barcos, siendo mayoritario las pertenecientes al Grupo Segundo A de embarcaciones entre 100 y 150 TRB que suponen más de un 40 por ciento de las registradas. En el Grupo Primero el 85 por ciento de las embarcaciones pertenecen a marina mercante.

LA PEQUEÑA INDONESIA

Lugo es la provincia con un mayor porcentaje de trabajadores extracomunitarios de toda España. El 30 por ciento de los afiliados, 458 altas, son extranjeros, de entre los cuales la comunidad mayoritaria es la indonesia con 224 trabajadores.

Empresas en alta	148	
Trabajadores por cuenta ajena	1.315	80%
Trabajadores por cuenta propia	182	11%
Convenios especiales	40	2%
Desempleo	112	7%
Asistencia sanitaria a emigrantes	0	0%
Cese de actividad	0	0%
Total trabajadores	1.649	



Los pescadores indonesios se han integrado perfectamente en Galicia, además de conocer el oficio y tener una gran capacidad de adaptación, su carácter afable ha hecho que la mayoría de los armadores busquen sus servicios. Muchos de ellos llevan incluido en sus contratos, que tienen una duración media de 18 meses, el abono de los vuelos de retorno, ya que emigran en solitario porque no pretenden asentarse en España sino mejorar su situación económica. La mayoría repiten contrato después de un periodo vacacional.

Al colectivo indonesio le siguen los trabajadores de Cabo Verde y de Portugal. A finales de año estaban inscritos en Lugo 56 empleados portugueses y 57 caboverdianos. Senegal, Perú, Marruecos y Ghana componen el crisol cultural marinero de Lugo, nacionalidades que llevan en los genes el mar. La mayoría faenan en las flotas de pincho y arrastre de Gran Sol, y también en las de litoral.

Los médicos de Burela y Celeiro bromean porque alguno de ellos adquirió en su día un diccionario indonesio-español y lo tiene en consulta, la práctica del día a día les hace “expertos en distintos dialectos”, comentan.

Actualmente Lugo es la provincia española en que más indonesios residen, 293, de un total de 1.477. La mayoría son hombres de entre 20 y 30 años con estudios y capacitación básica. Más del 76% de los indonesios afincados en Lugo tienen residencia temporal en Viveiro.

BURELA Y CELEIRO

Las localidades de Burela y Viveiro albergan los dos puertos pesqueros más importantes del Cantábrico, separadas por 23 kilómetros se disputan en sana competencia el liderazgo de la pesca de merluza, bonito y pez espada con certificados de pesca sostenible. Lo cierto es que entre ambos acaparan el 50% por ciento de la flota de barcos españoles con licencia para faenar en Gran Sol y que se han especializado en la modalidad palangre de fondo o más comúnmente conocida como merluza de pincho.

	Capturas/kg	Importe €
Burela	3.800.204	13.443.045
Celeiro	3.356.137	10.572.613

Capturas totales enero-marzo 2019 datos pescadegalicia.com

Desde la Dirección Local de Celeiro reconocen que el modelo de servicio del ISM está cambiando y adecuándose a la sociedad, “antes el ISM ejercía de padre y de madre de las empresas



del mar, las nuevas tecnologías y los actuales modelos de negocio dan la apariencia de que están vaciando de contenido la labor de las direcciones locales, parece que cada vez perdemos más poder de convocatoria en el sector pero en realidad a los hijos hay que dejarles ir y adaptarse, por eso se está potenciando la sede electrónica y nuevas fórmulas de dar voz a los distintos colectivos que engloban a la gente del mar”, comentaba el director local de Celeiro Enrique Villares.



Lonja de Celeiro.

En la Dirección Local de Burela comprenden perfectamente este concepto y ayudan a los usuarios con peticiones como la vida laboral, certificados o simplemente aprender a acceder desde un ordenador a los servicios de la Seguridad Social.

Otra de las labores que se ejercen desde las direcciones locales es recoger y gestionar las inquietudes de los demandantes de formación que manifiestan su preocupación a la hora de matricularse en cursos de la Plataforma ISMarina. “Tienen miedo a meter la pata” comenta Mercedes Calvo, directora local de Burela. En 2018 desde esta dirección se emitieron 300 certificados digitales.

La Dirección Local de Ribadeo tiene un papel distinto. Ribadeo es una localidad turística donde la pesca cede su importancia a los buques mercantes y cargueros. En esta localidad es donde están afiliadas las mariscadoras de la provincia. Actualmente desde la Dirección Local de Ribadeo se gestiona la formación sanitaria.

La Dirección Local de Foz coordina todos los cursos de formación que se imparten en Lugo. Para 2019 ya están aprobados cursos de Revalidación de

EL ECCE-HOMO DE LOS FRANCESES

Un barco sale del puerto de Celeiro, gira hacia la izquierda, pese a que su derrota está en sentido contrario, aproxima la proa a tierra y vira a la derecha. “No hay patrón que ose abandonar el puerto sin acercarse al Ecce-Homo de los Franceses” nos cuentan desde el hermoso edificio que alberga la sede de la Cofradía de Celeiro.



La vinculación entre el Ecce-Homo y los marineros es una tradición secular en Viveiro, dentro de la Capilla de la Misericordia se encuentra la imagen del Ecce-Homo de la Misericordia a quien los viveirenses atribuyen sucesos milagrosos.

Nos cuentan que no es la primera vez que un patrón nuevo en la zona que desconocía la devoción que existe hacia el Ecce-Homo le ha tocado dar la vuelta, regresar y rendir homenaje, cuando el armador desde el puerto, vía telefónica, se lo ha exigido.

Y es que cuenta la leyenda que durante la ocupación de la Península Ibérica por parte de Napoleón en 1807, el general francés Treni al tomar la ciudad de Viveiro decidió indultar a un grupo de viveirenses que se refugiaron en la capilla del Ecce-Homo, y es por ello que todos los barcos antes de salir a faenar dirigen la proa hacia la capilla, pidiendo protección y guía.

la Certificación Básica en Seguridad Marítima; Formación Sanitaria Específica Avanzada y su consiguiente actualización. En 2018 un centenar de alumnos pasaron por las aulas de Burela y Celeiro.

Pero lo cierto es que siempre se ha dicho que el ISM es una institución paternalista y en ese papel, al tratar de cubrir todos los aspectos y necesidades del colectivo al que sirve, se acaban creando vínculos profundos y especiales. ■

TEXTO Y FOTOS: PATRICIA ROMERO ALONSO



A PIE DE COFRADÍA

El patrón mayor de Burela y presidente de la Federación Nacional de Cofradías de España Basilio Otero desde su despacho confirma que el sector siente la cercanía y accesibilidad del Instituto.

Una de las históricas reivindicaciones de los afiliados lucenses es el traslado de la Dirección Provincial de Lugo a alguna localidad costera donde se encuentran la mayoría de los usuarios, de hecho el edificio de la Dirección Local de Celeiro se remodeló en 2009 para albergar todos los servicios que el ISM ofrece a sus afiliados. “Las cosas de la costa, en la costa”, sentencia Otero.

Desde el sector también se reitera la necesidad de incrementar los cursos de formación que se ofrecen, ya que afirman que persiste el problema de la contratación no tanto a la hora de tripulantes como



de titulados, mandos intermedios y superiores.

“Hay barcos que han tenido que estar hasta tres y cuatro días amarrados para que descanse el patrón porque no existe relevo generacional para el barco pesquero, en cuanto un joven se titula les ofrecen trabajo en mercantes o barcos de pasajeros”.

Basilio Otero afirma que el sector pesquero español es uno de los que ofrece un mayor nivel salarial, mejores condiciones de trabajo y de habitabilidad de los barcos pero la escasez de tripulantes es un hecho. Los motivos, según comenta el representante de los pósitos son varios, entre los que destaca “la excesiva rigidez de la normativa española que regula las tripulaciones mínimas y las titulaciones y la falta de cursos que se adapten a la realidad de la flota española”.

Fomentar la formación en adultos y homologar la experiencia profesional serían parte de la solución propuesta por las cofradías.

Otero también se hacía eco de la situación de las mariscadoras quienes solicitan al ISM la posibilidad de adelantar los pagos cuando se decreta el cierre de los caladeros por toxinas. Actualmente tardan casi dos meses en cobrar. También reivindican que paulatinamente se vayan eliminando las diferencias entre el marisqueo a pie y a flote; así como el exceso de condiciones para recibir las prestaciones y ayudas que hacen que en la práctica sea difícil poderse acoger a ellas.

Los pescadores vuelven a reivindicar que los coeficientes se adapten a la realidad del sector, que los acuerdos se realicen no de forma general si no “de puerto a puerto”.

“Desde las cofradías —insistía Otero— llevamos tiempo demandando que las bases de cotización fijas sean iguales en todos los grupos y que luego de forma voluntaria se pueda cotizar más, sin que esté subvencionada esa parte, para nuestra jubilación. En un principio esta era una petición exclusiva para el Grupo Tercero de cotización que ahora hacemos extensiva a todos los grupos”.

También hacía un llamamiento para que las plantillas de médicos de las Direcciones se ajusten más a las necesidades y peculiaridades de la pesca lucense. “Aquí manda la flota de altura” y después de semanas, y a veces meses, cuando llegan a puerto los barcos para descargar y avituallarse tan solo tienen unos días para realizar todas las gestiones administrativas, revisión de botiquines, certificados médicos o renovación de titulaciones.

“Necesitaríamos también más agilidad a la hora de organizar cursos, mayor frecuencia pero especialmente que se siga fomentando la formación online” explicaba, para concluir reiterando que pese a la distancia física que les separa de la Dirección Provincial “es de agradecer el contacto directo y la comunicación fluida que existe con el Instituto y que el director se desplace periódicamente a visitarnos y más aún que haya escuchado nuestras peticiones y la reuniones mensuales de la ejecutiva se celebren en la costa”.

P.R.A.

Mar

Revista del ISM



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



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

SUSCRIPCIÓN GRATUITA

En **papel**, enviando su nombre, dirección y actividad profesional a revista.mar.ism@seg-social.es, o llamando al **teléfono 91 700 67 17**.

O si prefiere consultarla 'on-line', en la dirección www.seg-social.es - icono Revista MAR o ISMARINA Publicaciones.

En Madrid

CIERRE administrativo de la POLICLÍNICA

Tras 44 años de actividad, la Policlínica que el Instituto Social de la Marina tenía en la calle Gaztambide dejó de funcionar. El cierre administrativo se produjo oficialmente el 1 de marzo. Los servicios de Sanidad Marítima, competencia exclusiva del ISM a nivel nacional, se prestan en la Dirección Provincial del ISM en Madrid desde principios de año. Aunque era algo lógico y que se veía venir, el cierre de la Policlínica ha llenado de tristeza a sus trabajadores y a los pacientes. Un centro médico diferente y especial que destacaba por una atención especializada de calidad y familiar y la ausencia de listas de espera.

En el mes de marzo de 1975, el doctor Jaime Pérez Santamarta puso en funcionamiento la Policlínica del Instituto Social de la Marina en Madrid, dependiente orgánicamente de la Subdirección General de Acción

Social Marítima y administrativamente de la Dirección Provincial del ISM en Madrid. Un centro médico donde se prestaba la asistencia sanitaria al colectivo de los trabajadores del mar, titulares y beneficiarios del REM residentes en la capital de España y a los



Ana Díaz

funcionarios de los Servicios Centrales de la institución y de su Dirección Provincial.

Durante 44 años, la Policlínica y sus profesionales han sido un referente en la protección sanitaria de la gente del mar en Madrid, haciendo realidad los valores institucionales de profesionalidad, proximidad y eficacia, a veces con escasos recursos pero con gran entusiasmo por parte del personal trabajador en el centro médico.

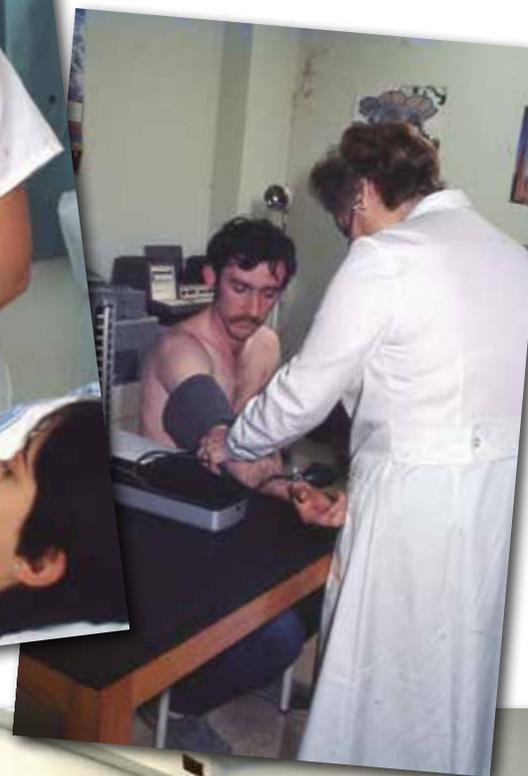
El 1 de marzo, y tras largas negociaciones con la Comunidad de Madrid, se produjo el cierre administrativo del centro. Desde ese momento, el colectivo de trabajadores del mar y beneficiarios del REM en la Comunidad Autónoma de Madrid han pasado a ser atendidos por el Servicio Madrileño de Salud (SERMAS).

En el pasado, todas las Direcciones Provinciales del ISM contaban con servicios médicos especializados de estas características para asistir médicamente a los trabajadores del mar cuando estaban en tierra y, poco a poco, fueron siendo traspasados a las distintas comunidades autónomas. Ahora cierra la única Policlínica del ISM que permanecía abierta, tras el traspaso de la de Cartagena, en el año 2008.

La Sanidad Marítima y la asistencia sanitaria embarcada son competencias estatales que sigue prestando el ISM en todo el territorio nacional como la institución encargada de velar por la salud de marineros y pescadores embarcados y de realizar los obligados reconocimientos médicos de embarque marítimo.

GRAN EQUIPO

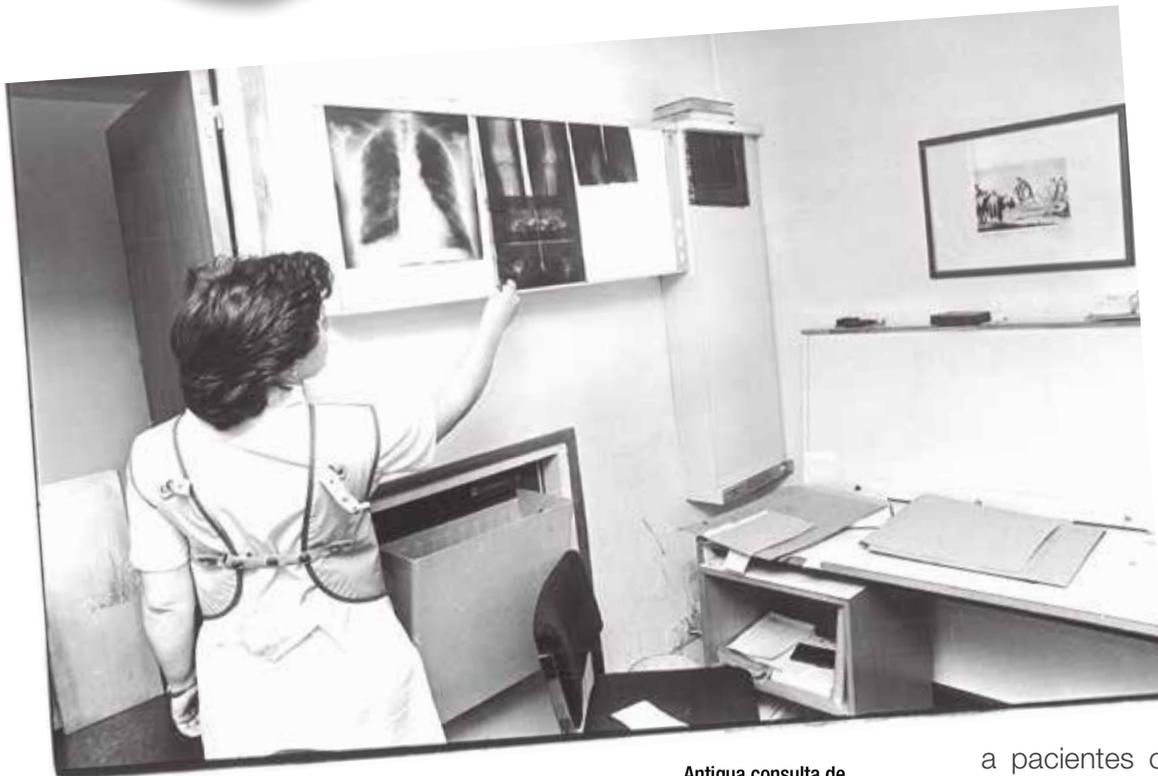
La Policlínica contaba con un amplio cuadro de especialidades médicas: Medicina de Familia, Cardiología, Cirugía General, Digestivo, Estomatología, Endocrinología, Ginecología, Otorrinolaringología, Oftalmología, Pediatría, Psiquiatría, Radiodiagnóstico por la Imagen, Traumatología, Urología, Medicina interna, Análisis Clínico y Asistente



El centro médico ha estado en funcionamiento 44 años. Fue inaugurado en marzo de 1975 por el doctor Pérez Santamarta

Social. La jubilación de especialistas y el descenso progresivo de usuarios, al haber sido absorbidos por los servicios de salud del SERMAS, como el resto de trabajadores, han propiciado su cierre definitivo.

M^a Jesús Imedio, jefa de Enfermería en la Policlínica de Madrid, trabajó en el centro sanitario durante casi 30 años hasta su jubilación, a finales del año pasado. Considera que se ha hecho “muy buen trabajo”. Hasta el último momento, “hemos luchado para que a los pacientes no les faltara de nada, ni atención personal, ni sanitaria, ni nada, a pesar de la escasez de recursos a veces y también de personal, al irse jubilando los médicos”, dice.



Antigua consulta de Diagnóstico por la Imagen.

A su juicio, el cierre de la Policlínica se vivió con “cierta angustia” por parte de los trabajadores y con ciertos miedos por el devenir de su futuro profesional. “Muchos esperaban terminar sus carreras profesionales en el centro. Sin embargo, una vez que han sido colocados en el SERMAS en los sitios que voluntariamente han elegido, están todos encantados de cómo se les ha recibido en sus nuevos puestos de trabajo”.

Si de algo presumían los pacientes que acudían a la Policlínica de Gaztambide era del trato familiar y personalizado que recibían por parte de los profesionales de la salud. Raúl Mallaina, director del centro desde 2011 a 2014 asegura que había “mucho empatía” entre los profesionales y los pacientes por el trato personalizado que recibían. Además, “era curioso ver cómo muchos pacientes, viviendo en otras provincias, seguían empadronados en Madrid para poder tener acceso a los servicios ofrecidos en la Policlínica. Era como una especie de “efecto llamada” desde Madrid”, asegura.

En este sentido, M^a Jesús Imedio comenta que muchos usuarios les

han enviado cartas de agradecimiento. “Los pacientes han estado siempre muy satisfechos por el trato de los profesionales. No acudían al médico. Venían a ver a Puri, a Encarni, a Isabel... Se sentían parte de una gran familia”.

Esa misma sensación la tenían los profesionales de la salud que, al cerrar el centro se han puesto en contacto con algunos enfermos. “Hemos llamado

a pacientes oncológicos para darles ánimo y decirles que les vaya bien, una vez que nosotros ya no continuamos tratándoles”.

DIRECTOR-INSPECTOR MÉDICO

En el pasado, los puestos de director de la Policlínica y de inspector médico lo ocupaban dos personas diferentes. Tras la muerte del Dr. Tojo, inspector de la Policlínica en sus comienzos, ambas figuras se solaparon y el director de la Policlínica solía ser también inspector médico.

Bajo la dirección del Dr. Raúl Mallaina, se llevó a cabo la actualización de procedimientos y la modernización del Sistema. “Fue una época difícil y complicada. Pasamos de la receta escrita a mano al proyecto de receta electrónica del Sistema Nacional de Salud. Era la primera vez que la Seguridad Social tenía datos del ISM en la nube, lo que añadía una dificultad a la hora de modernizar las historias clínicas dentro del sistema del Instituto Social de la Marina, cumpliendo los estándares de seguridad que exige la Seguridad Social”, dice.

Mallaina considera que fue toda una “revolución” pasar los datos e historias clínicas que se archivaban en papel a la nube, destacando sobre todo que

“se realizó un modelo de gestión con interesantes procedimientos y eficiencia del Sistema en un momento particularmente delicado de recortes y crisis económica”.

El antiguo director de la Policlínica de Madrid destaca la “implicación profesional del servicio especializado de salud a un sector concreto como el de la gente del mar” y considera que los políticos deberían gastar más recursos en cuidados sanitarios dirigidos a la población. “Desde la Policlínica ofrecíamos cuidados 24 horas, los 365 días al año, análisis a domicilio, ingresos hospitalarios y consultas médicas”, informa.

Patricia López Menduiña ha sido la última directora de la Policlínica. Llevaba en el cargo desde el año 2016. En este tiempo, ha pretendido mejorar la asistencia de los pacientes, integrándola desde la atención primaria, y potenciar la atención especializada, tanto desde la consulta de los especialistas como la prestada desde el hospital de referencia, la Fundación Jiménez Díaz.

La clínica, con un amplio cuadro de especialistas, ofrecía una atención médica de calidad sin listas de espera

En los últimos años, se incorporó al centro una asistente social, signo de que el servicio que se prestaba era una “atención integral”, poniendo énfasis tanto en la prevención como en la cura de enfermedades, la atención social y la tutela de los pacientes, muchos de ellos jubilados.

A esta doctora le ha tocado lidiar con la peor parte: el cierre administrativo del centro y trabajar para que tanto pacientes como empleados sufrieran lo menos posible por la situación. “Estamos ubicando a los trabajadores en los centros de salud del SERMAS y hemos remitido a los pacientes a sus centros de salud de atención primaria correspondientes. A partir de ahora, será su médico de familia quien les envíen a los especialistas de zona”, afirma Patricia López.

Por si existe alguna preocupación, la directora de la Policlínica asegura que las historias clínicas de los pacientes no se perderán, ni destruirán. Serán custodiadas por la Comunidad de Madrid. ■

ANA DÍAZ



Antigua consulta de Pediatría.

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS,

en la Dirección Provincial Madrid

Con el cierre de la Policlínica, los reconocimientos médicos de embarque marítimo se realizan desde primeros de año en la Dirección Provincial del ISM en Madrid, situada en la calle Churruca, nº 2. Allí se ha habilitado una sala de espera, un consultorio y un despacho médico donde el personal sanitario atiende a los pacientes.

Los reconocimientos médicos de embarque marítimo son obligatorios por la legislación nacional y los convenios internacionales. En nuestro país, son los médicos de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina quienes se encargan de llevarlos a cabo. Una vez cerrada la Policlínica de Madrid, el servicio de Sanidad Marítima de la capital se ha trasladado a la Dirección Provincial de Madrid, situada en la calle Churruca, nº 2. Se ha habilitado una zona especial donde se realizan los reconocimientos: un despacho médico, una sala de espera y una sala con material sanitario (cabina de audiometría, espirómetro y electrocardiógrafo).

La doctora Carmen Romero, la enfermera María Delgado y la auxiliar Concepción Hernández atienden a los pacientes y hacen las pruebas correspondientes. Además, se encargan de informar a los trabajadores del mar de las campañas de vacunación y divulgación, prevención y promoción de la salud que llevan a cabo el ISM y los Servicios Sanitarios de la Comunidad de Madrid.

CITAS

Las personas que vayan a realizar el reconocimiento médico previo al embarque, buceo profesional (sólo para adscritos al REM) y prácticos de puerto deben pedir cita previa por internet (en la propia Dirección Provincial de Madrid existe un ordenador a disposición del público), o por teléfono (ver información adjunta).

Para pedir la cita *on-line*, los usuarios deben entrar en la página de la sede elec-

trónica de la Seguridad Social, a la que se accede en la dirección <https://sede.seg-social.gob.es>. En este sitio, hay que acceder al menú "Ciudadanos" y seleccionar en el mismo el apartado "Régimen Especial del Mar", donde encontrarán toda una gama de opciones y trámites que se pueden realizar en relación a los afiliados al REM. Entre otras, la "cita previa para reconocimiento de embarque marítimo".

Con la nueva versión de la aplicación SANIMAR, ya se pueden solicitar las tres citas precisas para el reconocimiento médico a la vez: analítica, enfermería y facultativo. El sistema oferta día y hora para las tres citas.

El servicio de citas *on-line* no podrá utilizarse si el sistema no identifica los datos de identidad introducidos por el usuario. Tampoco es posible pedir una cita para antes de 48 horas, ni para después de tres meses desde que la solicitud se haya cursado o cuando el solicitante tiene un reconocimiento médico en curso. El sistema hará saber al interesado si cuenta con el certificado de aptitud para embarcar en vigor. Aunque lo tenga podrá solicitar cita para un nuevo reconocimiento. ■

Se ha habilitado un despacho médico, una sala de espera y un consultorio para realizar las pruebas médicas

Servicio de Sanidad Marítima	91 726 45 09
Dirección Provincial de Madrid C/ Churruca nº 2	91 591 99 00

Citas on-line:

Acceso con Certificado Digital:

<https://w2.seg-social.es/ProsaInternet/OnlineAccess?ARQ.SPM.ACTION=LOGIN&ARQ.SPM.APPTYPE=SERVICE&ARQ.IDAPP=SANICTIN>

Acceso con Cl@ve:

https://w7.seg-social.es/ProsaInternet/OnlineAccess?ARQ.SPM.ACTION=LOGIN&ARQ.SPM.APPTYPE=SERVICE&ARQ.IDAPP=SANICTIN&PAUC.TIPO_VALIDACION=3

Acceso sin Certificado Digital:

<https://w6.seg-social.es/ProsaInternetAnonimo/OnlineAccess?ARQ.SPM.ACTION=LOGIN&ARQ.SPM.APPTYPE=SERVICE&ARQ.IDAPP=SANICTI2>

El ISM y las Cofradías Gallegas

BUSCAN SOLUCIÓN

El pasado 13 de marzo representantes de las Cofradías Gallegas se reunieron con los altos cargos del ISM para tratar de encontrar una solución al malestar que la subida de cuotas que entró en vigor en enero ha causado en el sector.



El origen del encuentro estuvo motivado por el descontento de los representantes de los pósitos por una subida del 3,8% causada por el incremento del tipo de cotización por contingencias profesionales, como consecuencia de la modificación del artículo 8 del Real Decreto-ley 28/2018.

Esta variación ha supuesto la aplicación de un tipo del 7,15% por las contingencias de accidentes de trabajo/enfermedades profesionales, en lugar de la aplicación del tipo del 3,35% de años anteriores.

La subida de las cuotas lleva aparejada una serie de mejoras como pasar de 12 a 24 meses la prestación por cese de actividad y la posibilidad de percibirlo desde el día siguiente (que era una de las reivindicaciones del sector); también que la Entidad Gestora se haga cargo a partir del día 61 de la prestación por incapacidad temporal.

Desde el ISM se ofrecieron diversas opciones que permitan al sector un in-

cremento progresivo de la subida, así como un ofrecimiento especial para las mariscadoras que voluntariamente podrían mantener los tipos aplicables y reducir su base de cotización este año con lo que la cuota quedaría fijada en 219€ en lugar de los 240€.

DEMANDAS

Por su parte, la Federación de Cofradías Galegas tras su junta general, celebrada tres días después decidió que “El sector podría asumir el aumento de la bases de cotización y reducir los tipos de cotización siempre y cuando ello conlleve las mejoras sociales que avalen estas subidas como son el incremento de los coeficientes reductores de jubilación y el reconocimiento de enfermedades profesionales”.

Es por ello que solicitan que se estudie la inclusión en el catálogo de enfermedades profesionales de nuevas dolencias motivadas por el ejercicio de la actividad profesional en el mar; así como un posible incremento de los COE.

También hacen hincapié en la necesidad de que el ISM realice los reconocimientos médicos oficiales que acrediten la capacitación profesional para las mariscadoras.

Desde las cofradías gallegas ponen de manifiesto la necesidad de simplificar los requisitos para cobrar por cese de actividad, consiguiendo por parte del ISM el compromiso de estudiar una posible flexibilización cuando se justifique que es imposible la utilización de otras artes. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

Aumentan los afiliados al REM un **2,66%**

Crece de forma notable el número de afiliados al Régimen Especial del Mar, así como también el número de trabajadores extranjeros dados de alta en este régimen. Destacan especialmente las altas en empleos de Marina Mercante y de los trabajadores por cuenta propia. A principios de marzo 73.483 personas, un 2,66 por ciento más que en 2018, conforman el colectivo de trabajadores marítimo-pesquero español.

Durante el último año el Régimen Especial del Mar ha ido incrementando paulatinamente el número de afiliados. Actualmente 62.968 trabajadores están incluidos en el REM, si a estas cifras se le añaden otros 10.515 trabajadores que tienen suscritos convenios especiales o se encuentran en otras situaciones, el cómputo global asciende a 73.483.

El mayor incremento se produce en el Grupo Primero de cotización, así se pasa de 35.476 afiliados a 36.908 en el último año. Los empleos asociados a marina mercante son los que registran una mayor alza. Otro dato a destacar es el notable aumento en el número de autónomos.

Comparando los datos de afiliados de febrero de 2019 con la misma fecha de 2018, se observa que se ha producido un incremento de los trabajadores en activos afiliados al REM del 2,66%, así se pasa de 61.337 a 62.968.



Raúl Gutiérrez

Empresas REM			Empresas REMT	Otras situaciones/ convenios especiales	Total general
Grupo Primero	Grupo Segundo	Grupo Tercero			
5.366	1.989	1.787	9.142	2.255	11.397
496	454	558	1.508	215	1.723
3.877			3.877	137	4.014
5.026	1.225	490	6.741	490	7.231
5.489	274	738	6.501	754	7.255
423	554	240	1.217	403	1.620
4.226	1.088	578	5.892	1.142	7.034
168	4	17	189	42	231
6.752	2.975	11.135	20.862	3.438	24.300
1.350	188	292	1.830	709	2.539
95			95	2	97
683	310	185	1.178	147	1.325
2.957	796	183	3.936	781	4.717
36.908	9.857	16.203	62.968	10.515	73.483

El mayor incremento se produce en el grupo primero de cotización, así se pasa de 35.476 afiliados a 36.908. Desglosando este grupo se observa que la mayor subida se registra en la marina mercante, que pasa de 13.501 trabajadores a 14.336, seguida de la pesca, que sube de 7.137 a 7.316. También dentro de este grupo va aumentando el colectivo de trabajadores autónomos que registra una subida de 661 a 794.

Por lo que respecta al grupo segundo, dedicado exclusivamente a la pesca, se produce un aumento del 2,2%, así de 9.642 afiliados se llega a los 9.857.

Mientras que el grupo tercero de cotización se mantiene estable.

EXTRANJEROS

Por otro lado, también sigue creciendo el número de trabajadores extranjeros que cotizan en el Régimen Especial del Mar, desde 2014 la cifra se incrementa cada año. En febrero de 2019, 4.002 trabajadores extranjeros estaban dados de alta en el REM

Por Comunidades Galicia encabeza el ranking con 1.248 trabajadores extranjeros, seguida de Canarias con 588 y Cataluña con 546.

En líneas generales, el total de afiliados extranjeros a la Seguridad Social está recuperando niveles precri-

	Galicia	1.248
	Canarias	588
	Cataluña	546
	Comunidad Valenciana	402
	Andalucía	324
	País Vasco	279

Comunidades con mayor número de extranjeros afiliados al REM

	Senegal	927
	Marruecos	823
	Indonesia	338
	Portugal	240
	Perú	203
	Italia	159
	Rumanía	138
	Reino Unido	116

Distribución por las nacionalidades más numerosas (feb. 2019)

sis al ganar 154.948 nuevas altas en 2018. En febrero de 2019 el número de inmigrantes cotizantes asciende a 1.985.280 personas ocupadas, su nivel más alto desde marzo de 2008.

2018 es el quinto año consecutivo en el que aumenta la afiliación media de extranjeros en nuestro país. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

NUEVAS PRESTACIONES

El pasado 7 de marzo el BOE publicaba el Real Decreto-ley 6/2019, de medidas urgentes para garantía de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo, por el que se iguala a 16 semanas (de forma progresiva) el periodo de descanso para padres y madres por nacimiento y cuidado del menor. La norma entra en vigor el 1 de abril de 2019.

Además, esta Ley permite que las trabajadoras incluidas en el REM que reúnan los requisitos establecidos, puedan acceder a la prestación por nacimiento y cuidado de menor.

También se crea una nueva prestación de coresponsabilidad en el cuidado del lactante. A estos efectos ambos progenitores se podrán acoger a una reducción de la jornada laboral de media hora desde los 9 a los 12 meses del bebé, aunque el derecho a percibirla solo podrá ser reconocido a favor de uno de los dos.

Esta prestación consistirá en un subsidio del 100 por ciento de la base reguladora establecida para la prestación de incapacidad temporal derivada de contingencias comunes, y en proporción a la reducción que experimente la jornada de trabajo.

El trágico desenlace de la GALERNA del SÁBADO DE GLORIA

El 20 de abril de 1878, Sábado de Gloria de una plácida Semana Santa, es una fecha terrible en la historia de la pesca en el Cantábrico. Una jornada desgraciada que tristemente marcó el devenir de muchas familias de la mar, después de que un temporal súbito y violento se cobrara la vida de 318 pescadores de la zona y, como consecuencia, casi un millar de huérfanos.

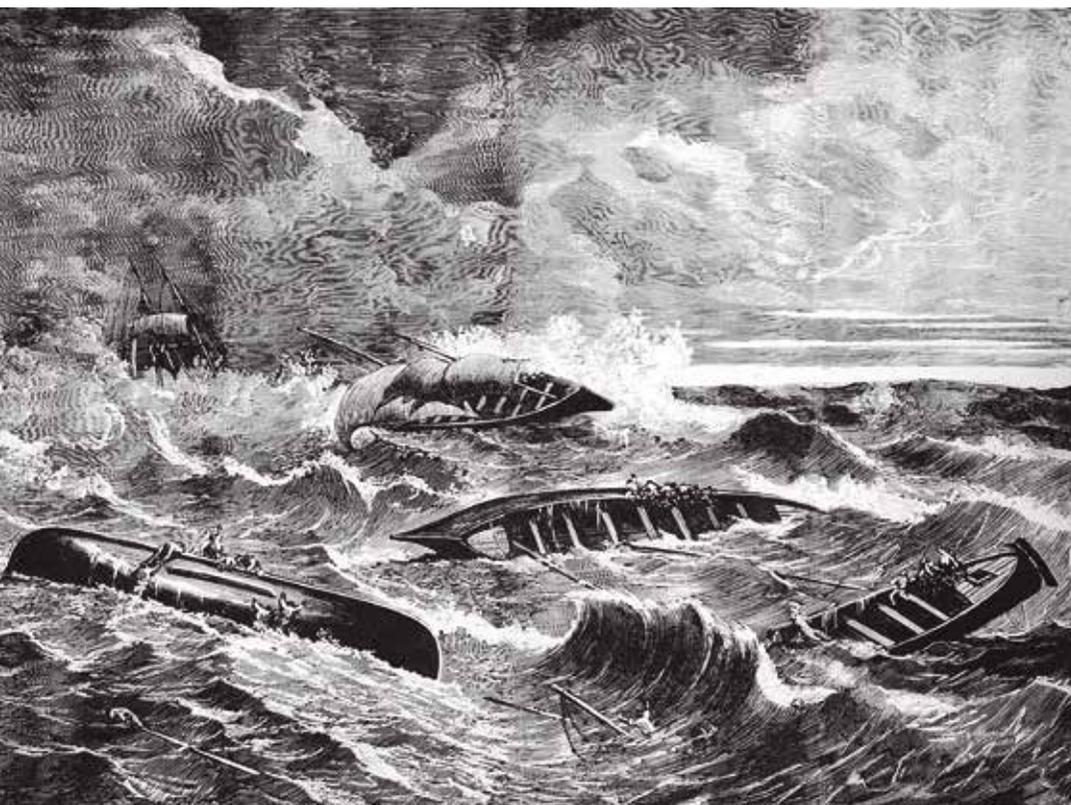


Ilustración de la galerna del Sábado de Gloria, de Rafael Monleón, publicada en la revista *La Ilustración Española y Americana*, abril 1878.

Por aquel entonces, la ciudad de Santander contaba con 40.000 habitantes y vivía volcada en su puerto, el más importante del litoral Cantábrico. Sus condiciones naturales, ideales para el tráfico de los mayores buques de la época, generaban movimientos constantes del tráfico de

lanas y harinas de Castilla, así como de personas que emigraban o retornaban de América.

Las embarcaciones pesqueras mayores se dedicaban a la merluza, besugo y bonito y podían llevar hasta catorce hombres, siete por banda, más el patrón. La arboladura era de un solo palo con vela al tercio, sustituida a veces por otra pequeña llamada “la unción” que, en caso de temporal, solo servía para mantener el gobierno y correr en popa. Las menores eran las tradicionales barquías y traineras. Todas sin cubierta —*barco sin cubierta sepultura abierta*—, de madera, a remo y vela.

También por aquellos años, concretamente en 1873, se abolía la matrícula de mar, permitiendo a todos los españoles el libre ejercicio de la navegación y la pesca, con la sola obligación de un simple registro y, por tanto, dejando la pesca sin legislación, control ni prohibición alguna y, con ello, también sin protección a los pescadores ante cualquier desgracia en la mar. Únicamente, la Sociedad de Socorros Mutuos de San Martín, en Santander, los



amparaba mínimamente con ayudas míseras en caso de desgracia.

Con estos mimbres, y según narra la prensa de la época, fue sobre las cinco de la mañana cuando los primeros barcos cántabros de pesca comenzaron a hacerse a la mar, poco a poco, a golpe de remo. Zarparon 23 lanchas mayores, siete barquías y una trainera. Sobre las diez de la mañana comienzan los primeros lances, hay brisa del nordeste. Se aprecia hacia Asturias una niebla sucia, que oculta el horizonte y el perfil lejano de la costa, y el viento Sur en tierra arremolina arena sobre las dunas de Mogro. En la mar, continúa el nordeste. Todo aparenta tiempo de cambio y genera alguna inquietud. Los marineros arrían las velas sustituyéndolas por el tallavientos, para aguantar a la capa. Regresar de vacío es una mala faena y se apuran al máximo los lances.

Al mediodía, cuando el grueso de las embarcaciones faenaba a unas quince millas al noroeste de Cabo Mayor, norte-sur con la barra de Suances, es decir, a un par de horas de navegación de Santander, el viento roló al Sur y, súbitamente, tras un recalazón momentáneo como para tomar fuerza, saltó con inusitada violencia el noroeste con un bramido salvaje, cubriéndose el cielo de nubarrones desbocados que llegaban galopando: era el estallido de la galerna con toda su horrible magnitud.

COMO BARCOS DE PAPEL

Las frágiles embarcaciones se dispersaron como barcos de papel. Había que tomar la decisión de hacia dónde intentar ir, bien hacia las ensenadas más próximas o bien abrirse de tierra y enfilar hacia Santander. El espectáculo era dantesco, además del sufrimiento propio se observaba el de los demás. Había empezado la agonía.

Las lanchas sin velas, algunas atravesadas a la mar, que iba por momentos aumentando, empezaron a recibir golpes de agua que al refluir arrastraban hombres, artes y todo lo que no estuviese fuertemente amarrado a las

Hay una palabra sería, con regusto de sal y lágrimas, un galicismo hondo y lúgubre, que va siempre enlazado al holocausto de las gentes pescadoras del Cantábrico: la Galerna.

(Rafael González Echegaray)



El patrón mundaqués José Ramón de Luzárraga, el héroe de Ízaro. Ilustración publicada por la revista *La Ilustración Española y Americana*, mayo 1878.

bancadas. No se daba abasto para achicar el agua de los planes de aquellas embarcaciones sin cubierta, absolutamente inermes.

Algunas, con el peor resultado, intentaron dirigirse hacia San Pedro del Mar o la Virgen del Mar, en Rostrío. Otras intentaron el regreso con rumbo abierto a la bocana del puerto, consiguiendo llegar, las que pudieron, a Santander a eso de las cuatro de la tarde. Con ellas entró una goleta mercante que había recogido a los primeros naufragos.

Fueron entrando nuevas lanchas. El patrón de una de ellas, la "Laureana", con importantes averías, relataba que se había encontrado frente a San Pedro del Mar con una barquía desarbolada, consiguiendo rescatar a dos hombres, el patrón y un marinero, y cómo los otros siete habían desaparecido ante sus ojos sin poder hacer nada por socorrerlos.

SUFRIMIENTO EN LA CIUDAD

Enteradas de lo que ocurría, las familias de los pescadores, acompañadas por el repique de la campana de la catedral, se dispersaron para otear la mar arbolada desde distintos puntos costeros de la ciudad como la Punta del Puerto, en la península de la Magdalena, hasta Cueto y San Pedro del Mar, con la esperanza de distinguir alguna embarcación avanteando entre mar y mar.

Al llegar la noche, el drama y el dolor se adueñaron de toda la ciudad. Un gentío se arremolinaba en Puerto Chico, en los muelles, junto a la Comandancia. Todos querían saber y no saber al mismo tiempo y las escenas de dolor se sucedían una tras otra. Las santanderinas calles Alta y Río de la Pila, donde estaban las viviendas de la mayoría de pescadores, eran un lamento desgarrador. Comentándose la rara coincidencia de que tres años antes, a las nueve de la noche del mismo Sábado de Gloria, naufragó una lancha en las proximidades de la isla de Mouro pereciendo sus catorce ocupantes.

El capitán del vapor “Itálica”, señor Ansótegui, de la Compañía de Navegación Vasco-Andaluza, a su llegada a Bilbao informó que pasando a la altura de Castro Urdiales vio una lancha volcada y tres hombres sobre ella con los brazos levantados haciendo señas en demanda de socorro. Su barco, con apenas 49 metros de eslora, mixto de vapor y vela, no pudo con su máquina vencer al temporal para maniobrar en demanda de los naufragos, contemplando dramáticamente como éstos se perdían en la mar.

Al amanecer del domingo ya se pudo hacer recuento, el balance era desolador: Santander capital 60 muertos, Laredo 36, Colindres 28, Suances 4 y alguno más sin confirmar en Noja y Castro. Finalmente, quedaban en 130 el número de desaparecidos en los puertos de la entonces provincia de Santander.

EUSKADI, EL HÉROE DE ÍZARO

La galerna también se cebó considerablemente con la flota vasca, especialmente con la de Bermeo, que entonces contaba con 8.000 habitantes, la de Elanchove, Mundaca y Ondárroa. Las traineras y los allí denominados “*potines*” se llevaron la peor parte. Situaciones como ésta ponen a prueba la grandeza de las personas. El comportamiento en aquellos días del patrón mundaqués José Ramón de Luzárraga, hombre vigoroso a quien ya en 1853 la reina Isabel II había concedido la Cruz de María Luisa por el salvamento de 13 naufragos, le hizo merecedor del calificativo “*El héroe de Ízaro*”.

A unas tres millas de la isla de Ízaro, frente a Mundaca, una embarcación con ocho marineros había zozobrado por un golpe de mar, saliendo a flote únicamente tres de ellos, los cuales luchaban por su vida entre la mar embravecida. Desde su embarcación, a sotavento de ellos, el patrón José Ramón de Luzárraga y sus marineros veían y escuchaban los gritos angustiosos que reclamaban ayuda. Sin pensarlo, Luzárraga se dirigió a sus hombres:

***En pocas horas,
318 pescadores
habían
desaparecido
en aguas del
Cantábrico
dejando cerca
de un millar de
huérfanos en
una situación de
desamparo total***

“¡*Muchachos a por ellos, es ahora o nunca!*”. La tripulación respondió bogando, proa a la mar hacia los pobres desdichados, consiguiendo después de una lucha titánica salvarlos agotados y sin poder articular palabra. Era tal su estado, que pensaron que sus esfuerzos habían sido inútiles. Fue entonces cuando Luzárraga se quitó sus ropas, siguiendo la tripulación el ejemplo de su patrón y prestando abrigo y cuidados a los naufragos.

El balance de desaparecidos en la costa vasca fue: Bermeo 98, con 14 embarcaciones perdidas; Elanchove 49; Mundaca 15; Ondárroa 13; Lekeitio 6; San Sebastián 5 y Algorta 2.

SOLIDARIDAD CON LOS HUÉRFANOS

En unas pocas horas, habían desaparecido 318 pescadores en aguas del Cantábrico, que dejaban cerca de un millar de huérfanos en una situación de desamparo total. Ante tan dramática situación, representantes de Vizcaya, Guipúzcoa y la entonces provincia de Santander formaron cuatro comisiones para conseguir ayuda a los familiares de los naufragos. La primera, formada por diputados y senadores para tratar con el gobierno. La segunda, que se encargaba de organizar corridas de toros y teatro para recaudar fondos. Una tercera, centrada en conseguir donativos en el resto de España y ultramar. Y la cuarta, para conseguir suscripciones a domicilio en la corte. Junto a ellas, ayuntamientos, prensa local y nacional, el Ejército y la



Cuadro de Pérez de Camino, titulado *¡Jesús y adentro!* (1885), que era la plegaria pronunciada por los pescadores al entrar con temporal por la bocana del puerto de Santander. En él se puede apreciar una trainera pesquera de la época.



Puerto de Santander en 1860. Litografía francesa publicada en la revista *Marina Civil*.

Armada, abrieron igualmente suscripciones para recaudar donativos.

CAMBIOS LEGISLATIVOS

Si en 1914, dos años después del hundimiento del "Titanic", vio la luz el primer Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, auspiciado por la Organización Marítima Internacional (OMI), la galerna del Sábado de Gloria supuso también cambios en la legislación sobre seguridad marítima. Hasta entonces, los partes meteorológicos llegaban desde Estados Unidos a Madrid, vía París, enviándose posteriormente a los puertos del litoral con una o dos fechas de retraso. Tras esta trágica jornada, el Ministerio de Marina ordenó al Observatorio Astronómico de Madrid la remisión diaria de los partes meteorológicos, recibidos del Servicio Meteorológico Internacional de París, a las Comandancias de Marina.

Junto a esto, se impulsaron concursos de diseño para la construcción de un tipo estándar de embarcación pesquera de bajura para el litoral cantábrico, se dictaron disposiciones de mejora para los pescadores y, en 1879, se creó la Asociación Humanitaria de Salvamento Marítimo de Guipúzcoa: la primera se había creado en Santander en 1873, pero, como se demostró con la galerna, poco eficaces. Sensibilizadas con la desgracia ocurrida, tanto en Santander como en las provincias vascas, principalmente Guipúzcoa, se promovieron campañas para la me-

jora de estos servicios, implicándose las autoridades locales con mejoras de medios materiales y humanos. Una sensibilización que culminó el 12 de diciembre de 1880 con la creación de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, en la que quedaron integradas tanto la asociación santanderina como la vasca así como las del resto de España. Posteriormente, en 1884 se promulgó la Ley de Ordenación General de Pesca y tres años después se reguló la Inspección obligatoria de casco y aparejo de las embarcaciones.

A finales del siglo XIX y principios del XX la llegada del vapor trajo como consecuencia el fin de la vela. Las flotas pesqueras, ya con cubiertas y calderas instaladas para su propulsión, ganaron en tamaño y en seguridad para dejar de pagar, por fin, el durísimo tributo de sus propias vidas en el trabajo diario por conseguir el sustento.

Quizás a los descendientes de los naufragos les quede algún recuerdo de lo que les contaron. Para los demás, la galerna del Sábado de Gloria es historia, eso sí, un capítulo trágico y triste en la historia de la vida de las gentes de la mar. ■

JUAN PEÑA DE BERRAZUETA
CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE
VICEPRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE AMIGOS
DEL MUSEO MARÍTIMO DEL CANTÁBRICO

Bibliografía

- *La Galerna del Sábado de Gloria*. Rafael González Echegaray. Mutua Montañesa de Seguros. 1981.
- "Galernas de ayer y de hoy". *Revista del Aficionado a la Meteorología*. Carmen Gozalo de Andrés. 2002.
- "Rastro literario de una tragedia". Ignacio Aguilera. Boletín n.º 38 de la Biblioteca Menéndez Pelayo de Santander. 1962.
- *El Salvamento Marítimo en España. 15 años de historia*. Juan C. Arbex Sánchez. Edit. Ministerio de Fomento. 2008.
- *Sotileza*. José María de Pereda. 1885.
- *La Voz Montañesa*. Santander, abril 1878.
- *El Noticiero Bilbaíno*. Bilbao, abril 1878, mayo 1910.
- *El Boletín de Comercio*. Santander, abril 1878.
- *La Correspondencia de Guipúzcoa*. San Sebastián, abril 1878.
- *El Aviso*. Santander, abril 1878.
- *La Paz*, periódico vasco publicado en Madrid, abril 1878.
- *Diario Irurac Bat*. Bilbao, abril 1878.
- *La Ilustración Española y Americana*. Madrid, abril, mayo 1878.
- *El Siglo Futuro*. Madrid, abril 1878.
- *El Imparcial*, diario liberal. Madrid, abril 1878.

Las conservas mejoran su valorización en los mercados

El mercado de conservas de pescado y marisco cerró el pasado año con una mejor valorización en los mercados, además de un crecimiento sostenido de la producción en cuanto a volumen, lo que se cree va a constituir la tendencia de los próximos años.

Tan sólo un crecimiento del 0,2%, en cuanto al volumen de producción de conservas de pescado y marisco, llegando a las 353.000 toneladas en 2018, pero con un incremento de su valor comercial que superó el 4%, lo que significa que generaron 1.669 millones de euros. Estos son algunos de los datos de la memoria que presentó la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado, Anfac-Cecopesca. Durante el pasado año, el sector creó más de cuatrocientos puestos de trabajo.

Las exportaciones se incrementaron en más de un 7%, alcanzando las 204.000 toneladas, con un incremento en su valor del 7,22%, rozando los mil millones de euros. Según Anfac, esta tendencia se mantendrá en 2019, por lo que se mantendrán los incrementos tanto en volumen como en el valor de la producción. Y en este mantenimiento del crecimiento se incluyen también las exportaciones, presentes en 115 países, de los que Italia, Francia y Portugal absorben prácticamente

el 70% del total de las exportaciones. Fuera de la Unión Europea, los principales compradores de conservas españolas son EE.UU., Libia, Marruecos, Suiza y Chile.

En el volumen total de las exportaciones alimentarias de España, las conservas representan el 0,64%, pero su valor es del 2,34%, situándose a la cabeza de la categoría de productos del mar, tras los moluscos y los congelados.

Para Juan Manuel Vieites, secretario general de Anfac-Cecopesca, la tendencia marcada en 2018 será la que se mantenga en el presente año, “asegurando incrementos tanto en volumen como en valor”. Asimismo, considera que el modelo de economía azul al que aspira la industria europea, “incrementará el valor de los productos de mercado en función de lo que demanda el consumidor”. ■



Consorcio Español Conservero

Certificación de la cadena de procesado y distribución del atún

MADRID

La flota atunera española anuncia que Aenor ha iniciado el proceso de certificación de la cadena de custodia de las empresas de procesado y distribución de las conservas de atún. Esta certificación se suma a la de la actividad en el mar y a la de la actividad en tierra.

Cierre del círculo para alcanzar el proyecto de poner en el mercado latas de Atún de Pesca Responsable. Tras la certificación lograda por la flota atunera en su actividad en el mar, y a la de la actividad en tierra, se inicia ahora la de las empresas de procesado y distribución de las conservas de atún. Desde la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (Opagac), esperan que a finales de la primavera o comienzo del verano estén al alcance de los consumidores las primeras latas de Atún de Pesca Responsable con el certificado "APR AENOR Conform".

Las empresas conserveras ya han iniciado el proceso para someterse a las primeras auditorías para obtener el certificado Aenor. Este certificado es totalmente voluntario y puede solicitarse por cualquier barco y empresa conservera que lo desee.

Lo que sí se puede afirmar a día de hoy es que los consumidores españoles serán los primeros en poder adquirir este producto con un certificado de sostenibilidad social y ambiental. También podrán, mediante el código QR que figurará en

las latas, acceder a toda la información sobre el producto, su origen y procesado.

La flota de Opagac lleva tiempo trabajando con la ONG WWF para avanzar hacia unas prácticas que garanticen la conservación del medio ambiente y una pesca responsable. Con el certificado Aenor suma, además, el cumplimiento de las condiciones laborales requeridas por la OIT en su Convenio 188, a bordo de los buques.

Opagac se sumó recientemente con esta iniciativa, al Pacto Mundial de las Naciones Unidas cuyo objetivo es contribuir a la consecución de los objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030 internacional, con una repercusión directa en sus objetivos de empleo decente, consumo responsable, y cuidado de los océanos, entre otros. ■



Adiós a Rafael del Castillo

La gente del mar ha perdido estos días a uno de sus ángeles de la guarda: Rafael del Castillo, el capitán retirado de la marina mercante y regatista que ha estado acompañando y asistiendo a todo aquel que se embarcaba en el Atlántico, a través de su programa de radiofrecuencia "La rueda de los navegantes".

Desde Las Palmas, Del Castillo conectaba diariamente su radio a las 23.00 y ofrecía información y consejo a todos los navegantes que se lo solicitaran. Con amplios conocimientos sobre la mar, había cruzado cuatro veces el Atlántico a vela y llevaba 40, de sus 76 años, al frente de este programa.

Fusión en el palangre

Las dos cooperativas de palangre que tienen los armadores de Vigo (Arvi) se fusionarán, a partir de 2021, para ganar peso frente a la Comisión Europea y mejorar sus posibilidades de optar a las ayudas del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP). En total, cerca de 60 barcos de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangreros de Altura (Anapa) y de la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de Palangre y otras Artes de Pontevedra (Arpoan), en ambos casos dedicados principalmente a la captura de pez espada y tiburones, se integrarán en una sola organización de Productores (OPP).

Aseguradoras contra la pesca INDNR

La Organización de Naciones Unidas y la ONG Oceana, en colaboración con la aseguradora Allianz, están trabajando en una nueva iniciativa contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Se trata de dar recursos a las aseguradoras para que puedan identificar a potenciales armadores pirata y negarles la póliza de seguro.

Con esta iniciativa se pretende atajar por el lado financiero a los armadores sospechosos de practicar la pesca ilegal, ya que en muchos casos no dudan cuando son investigados en hundir sus propios barcos, presentando declaracio-



BREVES

nes fraudulentas a la aseguradora. “La industria de seguros es un aliado clave en la lucha mundial contra la pesca pirata”, como señaló Dana Miller, científica marina y asesora de Políticas de Oceana.

Nuevo atunero

El Grupo Calvo acaba de adjudicar la construcción de un atunero cerquero congelador, de 1.500 m³ de capacidad de congelación en 18 cubas, al astillero Freire. El barco, que se espera que esté operativo en 2020, tiene una eslora de 77 metros y capacidad para 30 tripulantes. Además, como han señalado desde el Grupo, la embarcación consumirá menos combustible por la eficiencia del motor y el eje de cola, que genera electricidad, por lo que será más limpio.

Pesca ilegal de delfines

Los buzos de la Unidad de Vigilancia y Rescate de la Ertzaintza recuperaron tres bolsas conteniendo carne de delfín, que se encontraban en el fondo marino del puerto de Bermeo, tras ser arrojadas desde una embarcación pesquera cuando era registrada por dos inspectores del Servicio de Pesca Marítima del MAPA. Esta especie está protegida y su pesca, prohibida. Los inspectores, al ver cómo eran arrojadas al mar estas bolsas, pidieron la colaboración de la Ertzaintza a fin de recuperarlas, no sin esfuerzo, dada la escasa visibilidad del agua.

Carta al comisario Vella

Un grupo de ONG —entre las que se encuentran Oceana, WWF y EJF— remitió un escrito al comisario de Pesca, Karmenu Vella, instándole a que “estreche el control” sobre Malta ante las sospechas de malas prácticas por parte de su administración, según revelan las investigaciones que se siguen en la operación “Tarantelo”. Los firmantes de la carta creen que la destitución de la secretaria de Pesca maltesa, supuestamente implicada en la trama de venta de atún rojo ilegal, es “extremadamente grave y requiere

Colonia de nacras en el Mar Menor

MURCIA

Los biólogos del Departamento General de Medio Ambiente y Mar Menor, en colaboración con la Universidad de Murcia, han descubierto una colonia de nacras con más de setenta ejemplares. Una magnífica noticia para una especie catalogada en “estado crítico”.

Más de setenta ejemplares de nacra (*Pinna nobilis*) han sido hallados en el Mar Menor, lo que viene a significar que este espacio natural constituye un excelente refugio para esta amenazada especie. Como recordarán nuestros lectores, en septiembre de 2016 (ver MAR, número 568. Abril 2017), se detectó una elevada mortandad de este molusco de gran tamaño, que puede superar el metro de longitud y vivir cerca de treinta años, a causa de un parásito. Esta situación provocó mortandades del 80% en algunas colonias de nacras, llegando en otros casos a la desaparición total de la misma.

De estar catalogado como especie “vulnerable” en 2011, se pasó a situarle en “estado crítico”, al verse fuertemente diezmada su población en todo el Mediterráneo. La buena noticia es que se ha encontrado esta colonia en el Mar Menor, concretamente al sur de la isla Perdiguera, la más numerosa de las localizadas hasta la fecha. Los biólogos comprobaron que los ejemplares, de tamaño de entre 25 y 30 centímetros, se encontraban en muy buen estado, y que se estaban desarrollando incluso a profundidades que rozaban los tres metros.



Los expertos de la Universidad de Murcia tienen previsto continuar realizando prospecciones en los alrededores de la isla a ver si existen otras colonias. La zona se ha convertido en un laboratorio desde el que estudiar y analizar nuevas vías para luchar contra la amenaza que se cierne sobre esta especie, e incluso tratar de repoblar otras áreas. ■

Alerta por contaminación

El incendio y posterior hundimiento del buque ro-ro "Grande América", propiedad del armador italiano Grimaldi, tiene a las autoridades marítimas francesas y españolas en vilo. Tras la evacuación de sus 26 tripulantes y un pasajero, preocupan las tres manchas: una de 13 kilómetros de largo y siete de ancho; otra, de nueve de largo y siete de ancho; y, una tercera, de cinco kilómetros de largo y 500 metros de ancho.

Doce días después del naufragio frente a las costas francesas, a unas 180 millas al oeste de punta Penmarch, las autoridades españolas y francesas activaron el Plan de colaboración en caso de siniestro en el Atlántico, conocido como Plan Golfo de Vizcaya. Concretamente, en esta operación están implicados el buque anticontaminación BSAA Argonaute, el barco de rescate y apoyo VN Sapeur, de la Marina francesa, y el VN Partisan y el Ría de Vigo, fletados por la Agencia Europea de Salvamento Marítimo (EMSA). Por parte española, Sasemar participa en las labores de recogida de contaminación con el "Alonso de Chaves", "María de Maeztu" y "Luz de Mar". Junto a ellos, el avión Sasemar 103 realiza vuelos diarios por la

zona para comprobar la evolución del vertido.

En este sentido, el ministro francés de Transición Ecológica, Françoise Ruby, detalló que el objetivo en el momento actual no es otro que el de "bombear todo lo que se pueda bombear" para evitar que la contaminación llegue a las costas, aunque indicó que también han diseñado un dispositivo en tierra ante esa eventualidad.

El "Grande America", construido en 1997, era un "ro-ro" que había cargado en los puertos de Hamburgo y Amberes más de 2.000 vehículos y 365 contenedores, entre ellos, 45 con materiales peligrosos, y que llevaba 2.200 toneladas de combustible. El destino final de su carga era Casablanca, Dakar, Conakry y varios puertos en Brasil, Argentina y Uruguay. ■

más respuestas por parte de la Comisión". Solicitan que se investigue el sistema de control de pesca en Malta y los posibles incumplimientos que estaría cometiendo su Gobierno, así como que los resultados de las auditorías sean públicos.

Entre otras peticiones realizadas por dichas ONG está la de conocer si las empresas implicadas se han beneficiado de las ayudas del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP).

Tratamiento a polizones

El Defensor del Pueblo ha formulado una recomendación para que los organismos públicos competentes modifiquen sus instrucciones en lo referido al tratamiento de polizones extranjeros, posibles solicitantes de asilo, que se encuentren en buques que naveguen por aguas jurisdiccionales españolas. Concretamente, solicita que se incluya la obligación de comunicar por escrito a la autoridad portuaria la presencia de solicitantes de asilo a bordo; la obligación de no autorizar la salida del barco hasta que la Oficina de Asilo y Refugio no se pronuncie sobre los expedientes de estas personas, y que estas medidas se apliquen a cualquier solicitante de asilo, independientemente de que tenga condición de polizón, tripulante u otras.

Gestión de aguas de lastre

El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria dispone ya de un sistema móvil de procesamiento y descarga de aguas de lastre. La instalación, que forma parte del programa de demostración del proyecto "Atlantic Blue Port Service" en el que también participan las dársenas de Sevilla y Gijón, se dedicará a cubrir situaciones en las que no es posible llevar a cabo un tratamiento adecuado de las aguas de lastre, ya sea por causa de que el sistema de tratamiento del buque se haya averiado, o bien porque no disponga del citado sistema. ■



Hace 50 años...

Mensajes a los marinos y pescadores

Se difunden a través del Instituto Social de la Marina por Radio Nacional



Desde el pasado mes de septiembre de 1968, comenzaron a emitirse por Radio Nacional de España sendas emisiones dedicadas a nuestras flotas mercantes y pesqueras que operan lejos de la patria. Una de ellas cubre el área de los mares del sur y preferentemente del Atlántico africano, y se titula “Buzón de mensaje a la mar”. La otra cubre el área de mares del norte, preferentemente la zona de Terranova,

y se titula “Buzón de españoles en la mar”. Ambas emisiones tienen la misma estructura: información general marítima, consultorio laboral y profesional y mensajes.

Precisamente, la sección de mensajes prima sobre todas las demás. Ya son numerosos los mensajes que en ambas emisiones se han enviado a marinos y pescadores, de los cuales eran remitentes sus familias respectivas. Cualquier tipo de mensaje

es aceptado. El más común de todos es el que dice “Todos estamos bien y te echamos de menos. Un abrazo”. También se enviaron algunos mensajes con noticias auténticamente tristes: una señora de Zumaya nos telefoneó para que comunicásemos a su cuñado, pescador de la flota bacaladera, que había fallecido su hija. Todos los mensajes han de remitirse al Gabinete de Información del Instituto Social de la Marina, que es donde se realizan los guiones de las emisiones. El servicio de mensajes es totalmente gratuito.

Estas emisiones nacieron de la visita que el presidente del Instituto Social de la Marina hizo a la flota bacaladera. El almirante Fontán recogió en Saint Pierre, principal base de la flota, la necesidad de que los tripulantes pudiesen recibir de España, de forma rápida, unas noticias que por correo suelen tardarles meses. Se estudiaron varios procedimientos, uno de los cuales fue el que se puso en marcha, el pasado mes de septiembre, a través de Radio Nacional de España, cuya dirección dio toda clase de facilidades para que las emisiones se pusieran en antena a la mayor brevedad.

1967: los astilleros alcanzan sus cifras máximas

El año 1967 marcará un hito en la industria naval española. Con él finaliza una década de esfuerzos, amparada en cierto modo por la Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante, que ha posibilitado la puesta en servicio de 1.552.002 toneladas de registro bruto de naves.

Y la exportación de otras 546.389 toneladas que hoy navegan en marinas de quince pabellones, con un valor de orden de los 14.000 millones de pesetas en divisas.

Hace diez años, los astilleros españoles entregaron 97.800 toneladas en buques. En 1967 la cifra se ha

cuadruplicado. Y también se ha incrementado el tamaño medio de las unidades hasta el punto que en las realizaciones recientes se observan varios petroleros con tonelaje que roza las cien mil.

En las entregas se han batido las cifras máximas con 198 barcos y

396.674 toneladas de registro bruto, lo que significa un aumento del 16 por 100 en relación al año anterior. Del total, 179 naves, con 337.659 toneladas, pasaron a engrosar la flota nacional, lo que significa un paso considerable en la modernización y renovación de la Marina Mercante, y una aportación muy estimable al sector pesquero, si se tiene en cuenta que en las entregas figuraban setenta pesqueros de altura, treinta y siete grandes congeladores y once frigoríficos.

El futuro inmediato de la construcción naval se observa en la cartera de pedidos. Y es precisamente don-

de las expectativas se presentan más alentadoras. Los contratos firmados durante el ejercicio alcanzan las 174 unidades, con 639.727 toneladas de registro bruto. Con estos nuevos encargos, la cartera de pedidos a 31 de diciembre de 1967 —buques de casco de acero mayores de cien toneladas— totaliza las 260 naves con 1.212.421 toneladas de registro bruto (1.893.739 de peso muerto), siendo para la exportación 28 unidades y 176.900 toneladas de registro bruto, destinadas a enarbolar pabellones de Panamá, Perú, Colombia, Ghana, Yugoslavia, México, Noruega, Marruecos, Honduras y Cuba.

El tinero



En un buque bacaladero que faena en Terranova se sacó esta fotografía que refleja el trabajo del tinero. Constituye —pudiéramos decir— el eslabón de la cadena de elaboración que une el trabajo de los tronchadores y abridores con el de los saladores.

Promoción del poblado de pescadores de Arguineguín

Arguineguín, municipio de Gran Canaria, se va a convertir en poblado piloto pesquero. En aquella península, cuyos habitantes están acreditados como extraordinarios pescadores, sobre todo en la captura del bonito, se están llevando a cabo una serie de proyectos que habrán de convertir a Arguineguín en uno de los núcleos pesqueros de mayor importancia dentro de las islas Canarias. Se ha anunciado la construcción de 150 viviendas de renta limitada que se unirán a las 52 llevadas a cabo por el Instituto Social de la Marina, y que ya habitan otras tantas familias de pescadores. También se trató, en una reunión de la “Cooperativa de Pescadores”, de la ubicación de frigoríficos con planta congeladora, que completarán los servicios del hogar del pescador.

En un día de lonja, se descargaron en Marín 15.398 kilos de pescado y marisco

En casi doscientas mil pesetas fueron vendidos los 2.900 kilos de cigalas que fueron alijados en un día en la lonja municipal de Marín, Pontevedra. En total fueron descargados 15.398 kilos de pescado y marisco, que se vendieron en 287.840 pesetas.

También aparecieron nuevas especies, si bien en poca cantidad, como son el gallo, congrio, pulpo y rape. Los precios en estas han sido altos.

Un buque se aprovisiona de agua de mar potabilizada

Arrecife.- El buque de pesca cubano “Camaron” ha sido el primer buque que se ha aprovisionado directamente de agua de mar potabilizada mediante un tendido de tubería que entró en servicio recientemente en el muelle de los Mármoles. El citado buque ha cargado veinte toneladas de agua.

Sanidad Marítima

El bienestar emocional

Durante mucho tiempo se afirmó que la salud general era igual a la ausencia de enfermedad; sin embargo, en el año 1947 la OMS definió este concepto como “un estado de completo bienestar, físico, mental y social”. Es decir, para gozar de una buena salud además del nivel físico, hay que prestar atención al bienestar psicológico y social, lo que incluye no solamente una buena calidad en las relaciones interpersonales y las amistades, sino también un empleo digno o una situación económica estable.



Una mala salud física incide negativamente en la salud mental, de la misma manera que el bienestar emocional protege la salud física y mejora los resultados y las tasas de recuperación fundamentalmente en la enfermedad coronaria, el ictus y la diabetes, ya que la alteración de la salud emocional puede generar con-

ductas nocivas, como el consumo de sustancias adictivas, cambios en la alimentación o la dejadez para hacer ejercicio físico.

Quando hablamos de bienestar emocional nos referimos al estado de ánimo en el cual nos sentimos bien, tranquilos, percibimos que dominamos nuestras emociones y somos capaces de hacer frente a las presiones del

día a día, siendo la base para lograr una vida sana, feliz y plena. Por tanto disfrutar de bienestar emocional no significa la mera ausencia de alguna patología, es mucho más que eso, significa sentirse bien con uno mismo y con los demás.

El bienestar emocional está relacionado de manera muy directa con la autoestima, con la confianza en uno mismo, con la capacidad para afrontar situaciones estresantes y buscar soluciones, con la capacidad para recuperarse de la adversidad, el trauma y el estrés, lo que se conoce como resiliencia.

ESTRATEGIAS PARA MEJORAR LA SALUD EMOCIONAL

Gozar de una buena salud emocional tiene mucho que ver con cómo percibimos el mundo que nos rodea y con el hecho de llevar a cabo hábitos saludables. Por eso puedes seguir una serie de estrategias que te ayudarán:

Sé consciente de tus emociones y reacciones. Identifica las emociones que sientes en cada momento. Nota qué te hace sentir triste, frustrado o enojado en tu vida. Trata de resolver o cambiar esas cosas. Es posible mejorar la inteligencia emocional

y la capacidad de entender y regular las emociones mediante la realización de talleres que te ayuden a convertirte en una persona emocionalmente inteligente.

Recurre a una persona de apoyo. No tengas miedo de recurrir a una persona de confianza que te escuche y te haga ver las cosas desde otra perspectiva, se trata de crecer emocionalmente y aprender de nuestros errores, para querernos cada día más.

Expresa tus sentimientos de manera apropiada. Haz saber a las personas que están cerca de ti cuándo algo te molesta. Mantener sentimientos de tristeza o ira en tu interior suma tensión y puede causar problemas en tus relaciones y en el trabajo.

Piensa antes de actuar. Las emociones pueden ser poderosas. Date tiempo para pensar y estar tranquilo antes de decir o hacer algo que podrías lamentar.

Maneja adecuadamente el estrés. Trata de cambiar las situaciones que te causan estrés. Aprende métodos de relajación para hacer frente al estrés tales como la respiración profunda y la meditación.

Busca el equilibrio. Encuentra un equilibrio saludable entre el trabajo y el juego y entre la actividad y el reposo. Tómate un tiempo para las cosas que te gustan. Concéntrate en las cosas positivas de tu vida.

Cuida tu salud física. Tu salud física puede afectar a tu salud emocional. Haz ejercicio regularmente, come alimentos saludables y duerme lo suficiente. No tomes drogas ni abusos del alcohol.

Conéctate con otros. Somos criaturas sociales. Necesitamos conexiones positivas con otras personas. Cuida tus relaciones con la pareja, familiares o amigos



Fran Romero

para que sean lo más satisfactorias posibles. Reúnete para comer, únete a un grupo y saluda a personas conocidas.

Márcate objetivos realistas. Tener objetivos vitales es clave para nuestro bienestar. Encuentra un propósito y significado, averiguando qué es importante para ti en la vida y céntrate en ello. Puede ser tu trabajo, tu familia, ser voluntario, la prestación de cuidados o alguna otra cosa. Ahora bien, los objetivos poco realistas tienen un efecto negativo en nosotros, ya que nos causan frustración y pueden afectar a nuestra autoestima.

Mantente positivo. Potencia las relaciones positivas y perdónate a ti mismo y a los demás por cometer errores.

Aprende o descubre cosas nuevas. Haz cursos de formación de aquello que te interese, lee, visita un museo, aprende un nuevo idioma o simplemente viaja a un lugar nuevo, disfruta

de la belleza de la naturaleza o el arte.

Vive el presente y practica la aceptación. Los estudios científicos afirman que las personas que practican Mindfulness, es decir que desarrollan un estado mental en el que centran su atención en el aquí y el ahora, con una actitud de compasión y no de enjuiciamiento, gozan de una mejor salud emocional.

Valora la posibilidad de buscar ayuda especializada (psicólogo) cuando percibas mucha carga emocional, sientas que el día a día te desborda o te cuesta manejar el estrés y el malestar emocional se prolonga en el tiempo.

En la página Bienestar Emocional, del Ministerio de Sanidad (<http://www.bemocion.mscbs.gob.es/>), podrás encontrar diferentes test para conocer cuál es tu estado emocional. ■

Purificación Vega Guerra
Médico de Sanidad
Marítima. Madrid

Premios al ISM

Juan Manuel Sauri Manzano, letrado jefe del Servicio Jurídico del Instituto Social de la Marina, ha sido distinguido con una medalla de la Orden de la Cruz de San Raimundo de Peñafort, patrón de los juristas, que con motivo de la celebración de esta festividad, otorga el Ministerio de Justicia.

La distinción, que este año han recibido 100 profesionales de diferentes organismos, reconoce “los relevantes méritos contraídos por cuantos intervienen en la Administración de Justicia y en su cultivo y aplicación del estudio del Derecho en todas sus ramas, así como los servicios prestados sin nota desfavorable en las actividades jurídicas dependientes del Ministerio de Justicia”.



SELLO DE CRISTAL

Al mismo tiempo, la Dirección Provincial del Instituto en Cádiz ha recibido el “Sello de Cristal” que otorga la Agencia Estatal de

Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios (AEVAL) a las organizaciones del Estado que contribuyen a la excelencia en la gestión del sector público. Cabe recordar que el

ISM en Cádiz cuenta ya con el Certificado del Nivel de Excelencia en el Modelo EFQM Nivel 400 – 499, desde abril de 2018, y que recibió el “Sello de Cristal” anteriormente, en la edición de 2010.

Mar, colaboradora del Congreso Marítimo Nacional

La Revista Mar colabora como *media partner* en el IV Congreso Marítimo Nacional que, organizado por la Real Liga Naval y el Clúster Marítimo Español, tendrá lugar en Madrid entre el 9 y el 10 de mayo próximos.

Con un completo programa de ponencias y debates, el Congreso abordará cuestiones relativas al sector marítimo desde todas sus perspectivas, objetivo en el que esta Revista colaborará moderando la mesa de debate que sobre pesca tendrá lugar el día 9, a las 10 de la mañana, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, sede del evento.

Ayudas y cursos de EuroMarine

La agrupación científica ‘European Marine Research Network’ (EuroMarine), abrirá el próximo 2 de abril la convocatoria de ayudas para workshops o grupos de trabajo a desarrollar a lo largo de 2020. La convocatoria, que se cierra el 31 de mayo, se dirige a financiar talleres de prospectiva (‘exploración del horizonte’, FWS) con una financiación máxima de 7.500 euros; y a grupos de trabajo EuroMarine (WG) que aborden problemas o servicios estratégicos, con una financiación máxima de 5.000 euros.

Paralelamente, el plazo de solicitudes para la convocatoria de becas de jóvenes investigadores comienza también el 2 de abril y finaliza el 26 de abril y se destinarán a que estudiantes de doctorado y aquellos que disfruten de su primera posición postdoctoral asistan a un curso avanzado de su elección. Más información en: <http://www.euromarinenetwork.eu/calls2019>.

Detección de las trisomías 21,13 y 18, aneuploidías de los cromosomas sexuales y sexo fetal en sangre materna

¿En qué consiste Harmony?

Harmony es un test de laboratorio que analiza, a partir del ADN fetal en sangre materna, el riesgo de existencia de **aneuploidías** en los cromosomas 13,18,21, X e Y en el feto.



Cromosoma	Sensibilidad	Especificidad
s. Down (21)	> 99.9%	100%
S.Edwards (18)	98.31%	100%
S. Patau (13)	93,8%	100%
Aneuploidias Sexuales	99%	99.9%
Sexo fetal	>99%	99.9%

Para más información:



www.megalab-shop.es



info@megalab.es



914296287 Ext. 184/248



Trabajadores y/o familiares del
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



DESCUENTO EXCLUSIVO

P.V.P.	TRABAJADORES Y/O FAMILIARES	AHORRO
485€	400€	85€

Si estás interesado en realizarte esta prueba, solita más información en:



info@megalab.es



914296287 Ext. 184/248



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

