GACETA NAUTICA

gente de mar

Número 228. Junio de 2021 | GRATUITO

Año 19 · Edita: Mallorca Press, S.L.

HAY UN **LEÓN** QUE PROTEGE
TU BARCO Y TU EMPRESA NÁUTICA

GENERALI NAUTICO | GRUPO BAEZA

Paseo Marítimo, 38
07014 - Palma
971 46 15 55
Bartomeu Coc, 14
07300 – Inca
971 88 35 25

www.grupobaeza.net · generalinautico@segurosbaeza.com

PROTESTA | Los pescadores recreativos de Baleares se rebelan: «Stop falsas reservas» | 6

>> INFORME GN / JAQUE A LA NÁUTICA SOCIAL

Clubes en peligro de extinción

Cinco de los seis náuticos bajo control de la APB no tienen asegurado su futuro

La Ley de Puertos no reconoce la labor de los clubes deportivos sin ánimo de lucro

La APB no ha resuelto aún las peticiones de ampliación y prórroga de Palma y Es Portitxol

«No se puede proteger una especie sin antes reconocer su existencia»

Por ELENA PIPÓ

PÁGINAS 20 A 22. CARTA DE LA DIRECTORA EN PÁGINA 2

Los clubes situados en puertos de interés general no consiguen amarrar su futuro. La situación se viene alargando desde que el Marítimo de Mahón fue desalojado de su concesión hace más de una década. La Ley sigue sin reconocer la singularidad de estas entidades.

RUMBO A TOKIO

NUEVOS OLÍMPICOS. El campeón olímpico Marcus Cooper no quiso perder la oportunidad de felicitar personalmente al paracanoe Adrián Castaño después de que éste consiguiera el pasarporte para los Paralímpicos de Tokio. Ambos serán los únicos palistas de Baleares en Japón. Cooper forma parte del equipo nacional de K4, mientras que Adrián Castaño competirá en la categoría KL1. En vela, el regatista Joan Cardona se proclamó campeón mundial de Finn y confirmó su participación, lo que unido a las clasificaciones previas de Paula Barceló y Silvia Mas pone fin a 21 años de sequía olímpica de este deporte en Baleares. PÁGINAS 34 a 37

>> PUERTOS

Ports IB otorgará las **boyas de fondeo** a través de un contrato de servicios

La gerente de Ports IB, Cristina Barahona, explica que los polígonos de boyas para proteger la posidonia no se darán en concesión. El límite de responsabilidad seguirá siendo de 10 nudos a partir de 2022, cuando este organismo se haga cargo de la gestión. El Govern fijará las tarifas y las reservas se realizarán desde la web de Ports IB. PÁGINA 10

FLENSBURGER YACHT-SERVICE
OFFICE MALLORCA

BROKERAGE & CHARTER

Para compras y ventas:
+34 644 307 304
anja.eckart@fys.de
www.flensburgeryachtservice.com

PRO-Rigging

Jarcias (Cables y varillas)
Acastillaje
Servicios winches
Hidráulica
Sistema de enrolladores

www.pro-rigging.com
info@pro-rigging.com

+0034 971 592 905
+0034 677 418 880

Su agencia local de seguros náuticos con presencia mundial

Palma de Mallorca · Tel. +34 971 70 86 70

PANTAENIUS
Agencia de suscripción de seguros náuticos
pantaenius.es

✍ CARTA DE LA DIRECTORA

Un peligro real para la náutica social

ELENA PIPÓ
elenapipo@mallorcapress.es

«No se puede proteger una especie sin antes reconocer su existencia. La ley tiene que proteger de una vez a los clubes náuticos»

NUNCA lo hemos ocultado. Este medio de comunicación es defensor del modelo de náutica social y deportiva que representan los clubes náuticos. Esto no quiere decir que no nos gusten las marinas. En absoluto. Pensamos que el éxito de la náutica en España se debe, en gran parte, a la combinación de ambas fórmulas de gestión (la de las empresas y la de las asociaciones deportivas sin ánimo de lucro).

A partir de la anterior premisa es lógico que nos resulte preocupante la situación en la que se encuentran los clubes situados en la zona de competencia directa del Estado; o lo que es lo mismo: los clubes dependientes de la Autoridad Portuaria de Baleares. El informe que publicamos en las páginas centrales y que hemos decidido llevar a nuestra portada en un número tan especial como el del Salón Náutico –donde nuestra difusión alcanza sus mayores cotas anuales– no ofrece lugar a dudas. De los seis miembros de la Asociación de Clubes Náuticos (ACNB), sólo uno, el Club de Mar, tiene garantizado su futuro. Los cinco restantes o están pendientes de respuesta a sus peticiones de ampliación de plazo de la concesión (Palma y Portitxol) o están en precario (Ibiza y Mahón) o han desaparecido (Molinar de Levante).

¿Cómo es posible que entidades cuya función social y deportiva está plenamente reconocida, que fueron pioneras de la náutica de recreo desde finales del siglo XIX y cuya fórmula de gestión se ha demostrado exitosa durante décadas estén en peligro de extinción? La respuesta no es sencilla. Cada caso es un mundo y no existe en la ley actual una solución única para resolver las diferentes situaciones. GACETA NÁUTICA ha moderado un debate sobre la cuestión en la última edición del Balearic Yacht Show, la feria náutica virtual que este año discurre en paralelo a la presencial, y la conclusión ha sido que, aunque todo el sector sabe lo que son y lo que hacen los clubes, la Ley de Puertos del Estado que los rige ni siquiera los define. Difícilmente se puede proteger una especie sin antes reconocer su existencia o, en su defecto, su singularidad.

El peligro no es nuevo. El concurso del Club de Vela de Andratx que dio pie a la Ley de Puertos de Baleares en 2005 (auténtica salvadora de los clubes y marinas dependientes de la comunidad autónoma) fue un primer aviso. Luego llegaron los casos de Mahón, Ibiza y el Molinar. Sin embargo, la percepción de alerta es otra, tanto para la clase política como para los propios usuarios de puertos deportivos, desde que un informe puso en cuestión el derecho de renovación del Real Club Náutico de Palma –quizás la entidad de esta clase más emblemática de España– por un formalismo en el que ni los más avezados juristas son capaces de ponerse de acuerdo.

Quizás, quién sabe, cada uno de los clubes actualmente amenazados pueda encontrar una solución a su medida. Lo celebraremos si así es. Pero eso no resolverá el problema de raíz que se cierne sobre estas asociaciones sin ánimo de lucro que, tras mucho trabajo y mucha inversión no subvencionada, han logrado que la vela balear vuelva a tener representación en unos Juegos Olímpicos después de casi dos décadas.

Los clubes seguirán en peligro mientras los textos legales sigan sin nombrarlos, definirlos y, en definitiva, protegerlos. Como dice el Tango, 20 años no son nada, y muchos de los que hoy se sienten tranquilos empezarán a hacerse estas preguntas cuando se acerque la fecha de extinción de sus concesiones.

PELILLOS A LA MAR

Ingenieros a las órdenes de un 'marger'

TOMEU CAPROIG

✘ Los pescadores de recreo tienen razón: no son de recibo las restricciones a las que están sometidos mientras se mantiene la pesca de arrastre. No hay que darle muchas más vueltas. Este es un asunto complicado para los políticos, que van a intentar estar a buenas con profesionales y aficionados, y en esa postura de tomar partido por ambas partes saldrán a relucir no pocas contradicciones. La gran novedad sobre este antiguo conflicto es que los recreativos se han unido en una plataforma (siguiendo, por cierto, el ejemplo de lo lobbys de la izquierda nacionalista) y no cabe descartar que pronto tengan más peso que los profesionales en la mente tacticista de los políticos. En cualquier caso, lo ideal sería que las reservas marinas sean integrales y estén vedadas a ambas flotas. Y que no se venda que se protege cuando en realidad no se hace.

✘ La salida de la fiscal Laura Pellón del caso APB supone, en principio, un alivio para los investigados. Su plaza en Anticorrupción no será cubierta y el asunto pasará a Juan Carrau, el fiscal que alcanzó el famoso acuerdo de conformidad con los imputados de Mar Blau, un caso que en cuestión de meses pasó de ser considerado como una trama de «corrupción sistémica» e insondable a quedar reducido a unas cuantas penas simbólicas.

✘ Sigo con mucho interés la reforma del Moll de la Duana de Portocolom, pues estoy convencido de que dará que hablar en el futuro. No sé si existe algún precedente en el que los ingenieros de caminos, canales y puertos (que suelen ser personas poco dadas a aceptar consejos) tengan que someterse a las pautas de un «mestre marger». Estamos ante un caso paradigmático de nuestro tiempo: el político que pasa por el aro con tal de no tener que enfrentarse a la plataforma vecinal de turno. La cuestión de fondo es saber qué coste para el erario ha tenido ese «aro». A cuánto nos ha salido esta vez callar a los que siempre se quejan.

✍ MENSAJES EN BOTELLAS

OSCAR SICHES
oscar@siches.com

El Salón nos pone a prueba

ACCEDO a la web del Palma Boat Show y lo primero que encuentro son los logos de esas tres entidades tan diferentes, tan condenadamente separadas para legitimar el mensaje de que allí hay huevos, todos los necesarios, no vayan a creer que Palma, la náutica y el mar es todo lo mismo.

No, aquí somos específicos, diferentes, Palma International Boat Show, Boat Show Palma y Palma Superyacht Show y eso de todos a una, res. Las mejores ferias náuticas aúnan marca, las hace más fuertes. Nosotros dividimos y separamos escudados en conveniencias, ignorancia y normativas caducas que no hay interés en adaptar a la realidad del día a día. Ya las interpretarán a su favor cuando les convenga. Como hace la APB. Otra que hizo el IDI (Instituto de Innovación Industrial) es dejar tirada a la versión virtual del evento, el Balearic Yacht Show, a la que dijo que se tenía que buscar la vida y funcionar autónomamente, buscándose sus propios patrocinadores. Es que son muy buenos a la hora de ponerse las medallas y cobrar, pero para el resto...

El lugar es bonito, precioso diría yo, aunque habrá una parte híbrida, la de medio-yo y medio-tú donde el Moll Vell y Marina Charter mantienen parte de sus amarres como si fueran islas dentro de la feria. Conozco ese rincón del puerto y la operativa, y no era necesario llegar a ello, pero hacen falta dos para bailar tango.

Sin embargo, habrá Boatshow Palma International Boatshow Palma Superyacht Show, trabalenguas náutico por obra y gracia de quienes los forman.

No creo que los organizadores se den cuenta de lo que está en juego: de los eventos náuticos de este tipo en el Mediterráneo, y para la gran parte de Europa, somos el primero en vivo desde la feria de Génova en octubre del 2020. TODA Europa nos estará mirando, y dependiendo de como nos vaya se adoptarán medidas que afecten a otras ferias y a la industria náutica. Nos juzgarán por la organización, por la efectividad de las medidas, y por los resultados. Se hablará de los expositores y las embarcaciones, pero Covid será el rey. Y mucho de lo que suceda estará en manos de quienes asistan. Sí, como lo oyen. ¿Qué valor tiene que los organizadores hayan definido un cierto circuito si los asistentes no lo respetan? ¿De no saber esperar si el aforo está completo? La euforia de volver a disfrutar presencialmente nos puede jugar una mala pasada. Con dos franjas horarias muy amplias (10:00 a 15:00 y 15:00 a 20:00) y tres entradas al recinto, será difícil controlar el aforo establecido por más lectura de código QR que se haga. Y luego la parte que todavía llevamos demasiado dentro: imagínense poseedores de entradas de 10 a 15 llegando a las 15:30. ¿Se les negará la entrada? ¿Quien va a lidiar con los pollos que van a montar? ¿Las azafatas contratadas? Pobres.

La obligatoriedad de llevar instalado la App Radar Covid se informa en letra pequeña y no resaltada en la página de compra de entradas. Eso va a provocar broncas y demoras. Y pese a todo esto debemos dar el ejemplo, si queremos que se nos siga reconociendo como líderes de la náutica en el Mediterráneo.

Pese a que el IDI no sepa mirar más allá de su propia nariz, muchos ojos estarán puestos en Palma y en las noticias que el salón náutico genere. La belleza del paisaje, la geografía y el clima no son mérito nuestro: están allí desde siempre. Eventos internacionales como éste son nuestra carta de presentación. Por favor, colaboremos. No hagamos un papelón del que se acaben enterando en todas partes.

✍ TRIBUNA ABIERTA / POR RAFAEL VELASCO FERNÁNDEZ

¿Existen las «aguas de Baleares»?

HACE unos días, la presidenta del Govern, Francina Armengol, y el ministro de Política Territorial y Función Pública, Miquel Iceta, acordaban avanzar en las negociaciones para hacer efectivo el traspaso de las funciones y servicios en materia de ordenación y gestión del litoral en las Illes Balears. Se solicita el traspaso de las competencias de Costas a la comunidad autónoma.

También recientemente, la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Baleares se posicionaba sobre el recurso que fue presentado contra el conocido como «decreto de protección de la posidonia». Sin embargo, este se supone aplicable únicamente sobre las aguas en las que tiene competencias la comunidad autónoma. ¿Cuáles son estas?

La realidad es que en estos momentos la inseguridad jurídica al respecto es manifiesta, existiendo múltiples interpretaciones y conflictos no resueltos, incluso con una componente internacional.

La trascendencia, actual y futura, sobre donde se encuentran realmente las fronteras entre países es un foco de conflicto aún no resuelto en muchos puntos del mundo. Lamentablemente, en pleno siglo XXI, España no tiene definidas sus fronteras en el mar.

No hace mucho descubrimos cómo la linde marítima argelina se desplazaba hacia las inmediaciones de las aguas del archipiélago de Cabrera. Otro foco relevante es el conflicto abierto entre España y Marruecos sobre a quién corresponde la titularidad de la «zona económica exclusiva» marítima, entorno a las islas Canarias. Cuestiones que debieran estar entre las prioridades de nuestros dirigentes políticos y autonómicos. Sin embargo, parece que nunca fue así.

A finales de marzo de este año, en plena pandemia, se hacían eco diversos medios sobre cómo ha sido necesario que Estados Unidos y Marruecos desplieguen unas maniobras militares aeronavales conjuntas, dentro del denominado Lightning Handshake 2021, a escasas millas al norte de Alegranza (islote situado al norte de Lanzarote), para que en Canarias se empiece a percibir el riesgo de las aspiraciones marroquíes. Reseñaban los diarios de canarias como, de repente, un enjambre de aviones militares norteamericanos comenzó a aparecer en las pantallas de los radares volando en el espacio aéreo suprayacente a la zona económica exclusiva (ZEE) de Canarias. Estas maniobras cogieron por sorpresa a

> «En pleno siglo XXI, España no tiene definidas sus fronteras marítimas. Se ha visto en Cabrera y en las aguas de Canarias»

los controladores aéreos de Gando, quienes desconocían la presencia del portaaviones *USS Dwight Eisenhower* en la zona.

Si nuevamente nos centramos en la realidad balear, descubriremos como desde el lado español se ha luchado durante muchos años por evitar la realización de prospecciones petrolíferas en aguas alrededor de Baleares, buscando promover reservas de vida marina, especialmente para cetáceos. No obstante, ahora el riesgo de que estas vuelvan a suceder en las proximidades de nuestras islas es una realidad.

Junto la explotación de recursos pesqueros y petrolíferos (estos últimos bajos el lecho marino), está apareciendo a nivel mundial toda una tecnología e industria que busca la explotación minera sobre el fondo del mar. Actualmente Argelia proclama que una extensa parte de esa zona marítima que se quería proteger es un área cuyos recursos marinos, incluidos los de bajo su lecho o sobre este, le pertenecen.

Parece evidente la torpeza y desconocimiento de nuestros legisladores autonómicos sobre la realidad marítima y la influencia del derecho internacional marítimo. Canarias lleva tiempo poniendo sobre la mesa la cuestión de las aguas o líneas archipelágicas, un asunto que aquí ni se ha planteado, a pesar de su trascendental importancia; más aún si realmente se pretende un correcto desarrollo del estatuto autonómico y sus competencias sobre la mar y su fondo.

Para Baleares, que no dispone de líneas archipelágicas, es de suma importancia la definición y concreción de cuál es oficialmente su línea de base. Un parámetro, que, entre otras cuestiones, define y concreta donde se sitúa la frontera hasta la cual se tienen ciertas competencias, no sólo de pesca, sino también sobre la actividad náutica recreativa, la pesca recreativa o la acuicultura.

Consultados diversos abogados y juristas especializados en la materia, nos venimos encontrando con interpretaciones muy diversas, que se ubican en la base de no pocas controvertidas decisiones y actuaciones. A efectos de pesca marítima, las líneas de base para la delimitación de las aguas jurisdiccionales españolas, a que se refiere el artículo segundo de la Ley 20/1967, son las fijadas por los cuadros de coordenadas que aparecen definidas en el Real Decreto 2510/1977 sobre el trazado de líneas rectas en las aguas jurisdiccionales españolas. Sin perjuicio de lo anterior, sigue faltando que se aclare si estas aguas interiores deben ser consideradas como las «aguas de las Illes Balears».

Por otra parte, con mayor o menor acierto se tiende a considerar en Baleares por aguas interiores las referidas en el ese Real Decreto, aunque estas no sean cuestiones relativas a la pesca marítima profesional. Ello, porque entre otras motivaciones apenas tendrían aguas sobre las que ejercer sus competencias.

La diferencia entre uno u otro enfoque es radicalmente diferente. Ya que si no podemos aplicar la consideración de aquellas conforme al perímetro que nos define el Real Decreto de 1977, la comunidad autónoma se queda apenas sin aguas sobre las que ejercer sus competencias.

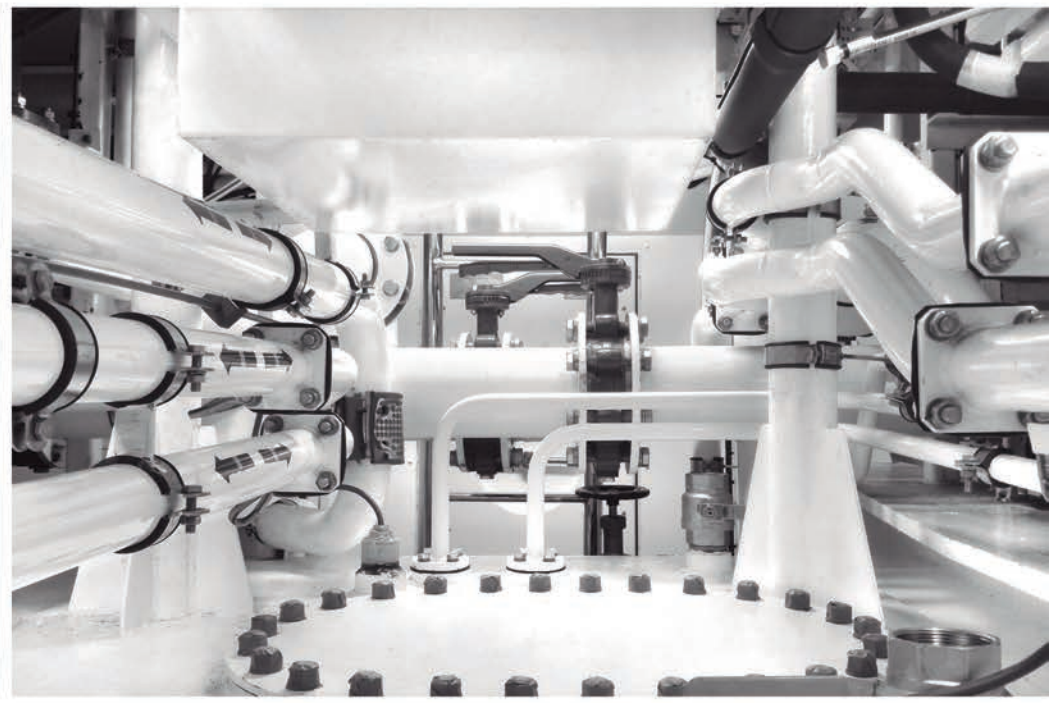
Durante este año 2021, salía a exposición pública la intención de modificación de la Ley de Navegación Marítima española. Una actualización legislativa que propone dar una nueva redacción al artículo que define los espacios marítimos y a sus «aguas interiores».

Por tanto, resultaría un momento oportuno para que nuestros políticos y legisladores aclararan, sobre toda aquella cuestión diferente de la pesca marítima, cuál será la línea de base a considerar y dejaran concretado cuáles serán, o mejor dicho, qué debe entenderse por «aguas de las Illes Balears». ¿Serán capaces de aprovechar el momento para dar por fin una adecuada y simple solución a estas cuestiones?

Rafael Velasco Fernández es ingeniero naval y océanico

CASTAÑER YSASI
ASESORIA | SEGUROS
ADMINISTRACIONES
San Miguel, 75 bajos
07002 Palma
T. 971 71 03 40
F. 971 71 03 44
cy@castanerysasi.com
www.castanerysasi.com

METALNOX & ATS
ALLIANCE



METALNOX Propellers

Since 1987

ATS srl

NAVAL PIPING SYSTEMS

Reparaciones de Ejes y Hélices
Equilibrado Dinámico

INGENIERIA Y PROYECTOS
SERVICIO INTEGRAL 360º
ESCANER 3D IN SITU

Sistemas Hidráulicos Navales
Refit Náutico de Yates

HIDRAULICA - NEUMATICA
OLEODINAMICA
SISTEMAS CONTRA INCENDIOS

PUERTO DE PALMA - STP Muelle Viejo s/n 07011 Palma de Mallorca.
+34 644 260 165 palma@metalnox.com +39 335 769 6618 comercial.baleares@ats-srl.net

VISITA NUESTRO STAND EN LA FERIA NAUTICA PALMA INTERNATIONAL BOAT SHOW DEL 3 AL 6 DE JUNIO DE 2021 (REFIT & REPAIR AREA RR8-RR19).

PALMA SUPERYACHT SHOW

» PROTESTA

La pesca de recreo se rebela

Más de treinta clubes, entidades y empresas de Baleares crean la plataforma «STOP falsas reservas» contra la política pesquera y ambiental del Govern

JOSÉ LUIS MIRÓ PALMA

Los pescadores de recreo han dicho basta. Por primera vez en su historia, los cerca de 45.000 aficionados a la pesca de Baleares estarán representados por una plataforma que se ha propuesto denunciar la «discriminación» que, a su juicio, sufre este colectivo. Los impulsores de este grupo asumen que hasta la fecha han permanecido muy divididos y que no han sido capaces de tener presencia en los medios de comunicación y trasladar su mensaje la opinión pública. El resultado de esta atomización ha impedido hacer frente, aseguran, a la «permanente campaña de criminalización» que su actividad soporta por parte de las administraciones.

La nueva entidad, formada por las principales asociaciones, clubes y empresas del sector del ocio pesquero, nace con la intención de «sumar la fuerza de todos los pescadores recreativos, tanto de superficie como submarinos» y denunciar el «doble rasero» que el Govern aplica en la gestión de las Reservas Marinas de Interés Pesquero (RMIP), que califican de «cotos privados de los profesionales».

Palangrero sorprendido por el Govern en la reserva de Migjorn.

Desde hace un mes circula por las redes sociales y grupos de *WhatsApp* un cartel diseñado por la plataforma en el que aparece un mapa de Baleares con las reservas marinas de interés pesquero resaltadas en color rojo y el siguiente mensaje: «*Pescadores, navegantes, aficionados, despertemos. STOP falsas reservas que nos discriminan sin proteger el mar. Luchamos por una protección medioambiental coherente y no exclusiva*». Al pie de esta imagen y esta consigna aparecen los logotipos de una treintena de clubes de pesca, tiendas, marcas, asociaciones e incluso la Federación Balear de Actividades Subacuáticas.

Los impulsores de la plataforma, al frente de la cual se han colocado en estos primeros compases el pescador submarino Andrés Sureda y la asociación IFSUA (Foro para las Actividades Subacuáticas Sostenibles), sostienen que, al contrario de lo que dan a entender las autoridades, la pesca recreativa es la más sostenible y la que genera un mayor beneficio social. Se estima que por cada kilo capturado los aficionados han invertido 67 euros en cebos y material.

Una de las principales quejas de los recreativos es que las informaciones relativas a esta actividad de ocio ponen el acento en los casos puntuales de furtivismo pero nunca destacan el comportamiento responsable de la inmensa mayoría pescadores de caña y submarinos. Esto ha ido calando en la opinión pública hasta derivar, dicen, «en la mala imagen de todo un colectivo que se caracteriza por su respeto y amor al mar».

En Baleares existen 1.570 kilómetros cuadrados de área marina protegida. Según los datos que maneja IFSUA, en el 97% de esa superficie está permitida la pesca profesional. La recreativa en embarcación con modalidades limitadas es posible sólo en un 36,2% del espacio protegido. La submarina, con un 14,3%, es la más castigada por las limitaciones. Las reservas integrales, donde se prohíbe por completo cualquier tipo de pesca, representan un 2,9%.

La plataforma, creada hace apenas un mes, ha mantenido contactos con diversos partidos políticos con representación parlamentaria. «Les hemos trasladado nuestra postura, y si nos siguen ignorando, organizaremos protestas», advierten sus promotores.

EL APUNTE

Un borrador de Ley lleno de «disparates»

El borrador de Ley de Pesca Marítima, contra el que la plataforma y otras asociaciones de navegantes han presentado alegaciones, pretende que todos los pescadores marquen sus capturas, además de prohibir la pesca desde embarcaciones tipo kayak. Los aficionados consideran «incongruente» impedir que un pescador de recreo largue un sedal desde una pequeña embarcación de remo (la mayoría de veces tripulada por una sola persona) mientras se permiten artes «tan agresivas» como el arrastre a las flotas profesionales. Los promotores de 'Stop falsas reservas' y confían en que impere el «sentido común» y el Ministerio dé marcha atrás a un texto que, a su juicio, «está plagado de disparates» y que ataca a la actividad de recreo sin ninguna justificación científica.

ENTREVISTA / **ANDRÉS SUREDA**, DIRECTOR DEL CONSEJO MUNDIAL DE ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS

«Los pescadores profesionales piensan que el mar es suyo»

J.L. MIRÓ PALMA

Andrés Sureda es director de la Comisión de Pesca Submarina de la Confederación Mundial de Actividades Subacuáticas (CMAS) y uno de los promotores de la plataforma 'STOP falsas reservas'. Muy conocido en los ambientes náuticos por su condición de seleccionador nacional de pescasub hasta hace pocos años, asegura que el colectivo de los pescadores recreativos (y en particular el de los submarinos) ha sido demonizado por las administraciones públicas, a las que responsabiliza de haber creado «un modelo de reserva marina que no protege los recursos al permitir la pesca profesional».

Pregunta.– ¿Cuál es el motivo de la creación de esta plataforma?

Respuesta.– Los pescadores submarinos y recreativos no hemos sido capaces de consensuar una respuesta a la discriminacion sufrida durante años. El desproporcionado mapa balear de falsas reservas marinas y el proyecto del nuevo Real Decreto de Pesca Marítima nos ha hecho ver que era hora de unirnos. Como esto no cambie, no vamos a tener donde poder disfrutar de nuestra afición y del autoconsumo al que todos tenemos derecho. La soberanía alimentaria es un derecho.

P.– Los pescadores submarinos tenéis mala fama.

R.– Sí, y esto es fruto de la desinformación. Es algo que yo a día de hoy sigo sin poder entender. Vemos imágenes de un barco profesional que coge 7.000 kilos de lubina con redes de cerco y lo aplaudimos, diciendo «qué buena pescada»; sin embargo, un pescador submarino sube una foto con un mero y se le tilda de depredador desalmado. ¿Tú entiendes esto? La dejadez de las administraciones ha llevado al pescador profesional a pensar que tiene el derecho de explotación absoluto sobre el mar, a que es suyo, cuando no es así. Se tiene que cumplir un principio de proporcionalidad.

P.– ¿A qué os referís en vuestra plataforma cuando habláis de falsas reservas?

R.– A que su regulación no protege eficazmente la costa balear, pese a que representan casi la mitad del litoral. En el 97% de las reservas actuales se puede practicar la pesca profesional de artes menores y alguna modalidad recreativa. No así la pesca submarina ni la mitad de modalidades posibles desde embarcacion. Estamos a favor de las reservas marinas, pero que sean reales y ocupen un espacio ajustado a la Agenda 2030 de la UE. Desde el momento en que se puede practicar la pesca profesional en una reserva, ésta deja de serlo. En la RMIP del Llevant de Mallorca pueden pescar los profesionales, pero la pesca submarina está totalmente prohibida, cuando representa el 1% de las capturas en Baleares. Es una tomadura de pelo. Por eso decimos que son falsas sin ningún miedo.

P.– Entiendo, pues, que estáis a favor de las reservas y lo que criticáis es el modelo de gestión.

R.– Si de verdad queremos proteger los recursos, que nadie pueda pescar en una determinada zona. Eso sí, que también se exijan otras medidas: tratamiento de las aguas residuales de emisarios y levantamiento de las redes fantasma. Estamos a favor de las reservas integrales. No estamos en contra de los pescadores profesionales, pero, como es lógico, no nos parece bien esa permisividad a una mal llamada pesca artesanal que coloca un palangre con 500 anzuelos dentro de una reserva marina.

P.– ¿Qué porcentaje del pescado extraído anualmente en las Islas corresponde a las licencias de pesca recreativa?

R.– Según informes realizados recientemente por técnicos de la Generalitat de Cataluña, entre un 5 y un 7% . En el caso de Baleares, la estimación es que 252 embarcaciones profesionales capturan alrededor de 4.500 toneladas, mientras que 45.000 licencias recreativas capturan 1.306 toneladas, de las cuales 54 corresponden a la pesca submarina. Los datos están ahí. Tenemos una pequeña cuota. Sin embargo, desde hace tiempo se lanzan mensajes para que la opinión pública piense que los pescadores recreativos somos los que dañamos los recursos. Es falso.

P.– Los pescadores submarinos decís que sois los más selectivos y, sin embargo, los más penalizados. ¿Cómo se explica eso?

R.– La pesca submarina es la más selectiva porque vemos lo que intentamos pescar y lo hacemos en apnea, por lo que tenemos entre uno y dos minutos para obtener la captura antes de volver a la superficie. Tenemos unas tallas minimas y un maximo de capturas diario de 5 kilos. Respetamos estas normas.

P.– Pero hay furtivos.

R.– El furtivismo existe en todos los sectores, tenemos que ir contra esa actividad ilegal, pero no pensemos que es exclusivo de la pesca recreativa. También hay furtivismo en las flotas profesionales. Un furtivo no es ni profesional ni recreativo. Es simplemente un furtivo.

P.– Qué valoración hace del decreto de Ley de Pesca Marítima que prohíbe la pesca de recreo desde un kayak

R.- ¿Cómo puedes prohibir que alguien vaya con su kayak y tire una línea para poder capturar un verderol o una llampuga. ¿Conseguimos proteger el mar con esas restricciones cuando los profesionales pueden capturar en unas horas hasta 80.000 kilos de corvina con un cerco? Estos proyectos de ley deberían estar elaborados por los técnicos y consensuados por todos los pescadores. El borrador incluye verdaderos disparates. Esperemos que cunda el sentido común y se acepten las alegaciones que hemos presentado.

» PESCA PROFESIONAL

La Armada del atún rojo

La temporada de la 'tonyina' atrae a un centenar de pesqueros a Baleares

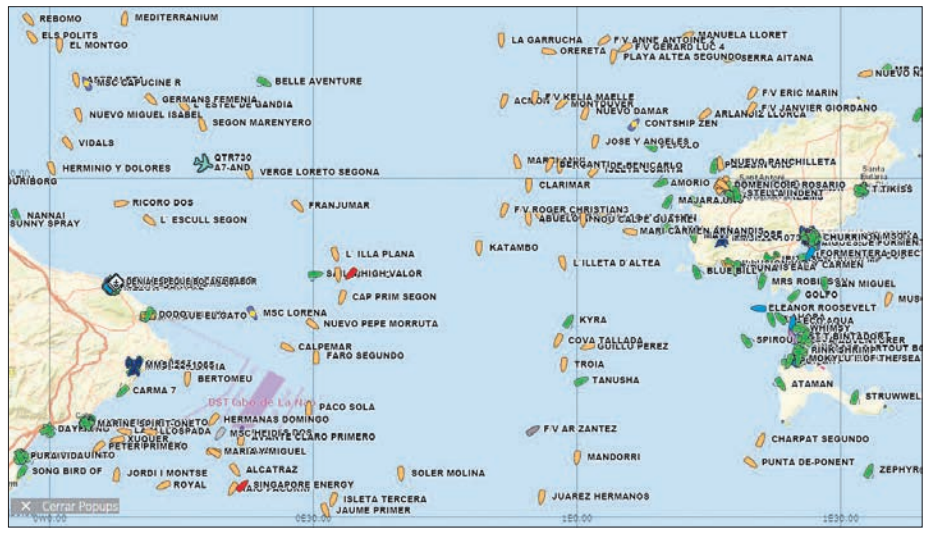
JUAN POYATOS PALMA

La campaña de la 'tonyina' (atún rojo) ha atraído este año a una inmensa flota en torno a la isla de Ibiza. Casi un centenar de pesqueros se encontraban faenando al mediodía del 25 de mayo, en los alrededores de la Pitiusa mayor, según revelaba el sistema AIS de control de flotas. Una treintena de ellos eran del tipo «palangrero» y los restantes aparecían referenciados en la ficha que ofrece el sistema satelital como «arrastreros».

No obstante, la mayoría de embarcaciones de mediana eslora con bandera española estaban dando cobertura a grandes embarcaciones nacionales, francesas e italianas que realizan la pesca del atún mediate el arte del cerco. Su función consiste en recoger el pescado vivo y trasladarlo en el interior de jaulas hasta las granjas.

La mayor parte del atún capturado en las aguas del canal Denia-Ibiza se destina al mercado japonés, donde el atún rojo es considerado un manjar y alcanza precios astronómicos.

En la primera subasta de 2021 realizada en la lonja de Tokio se pagó el kilo de 'tonyina' fresca a 800 euros el kilo. Teniendo en cuenta que estos animales pueden tener hasta 200 kilos útiles por pieza, es fácil calcular su enorme valor comercial y e intuir el motivo del despliegue en torno a Ibiza en el momento en que los grandes reproductores, sobre todo machos y hembras de atún, viajan del Atlántico al norte de Baleares, donde se sabe que hacen el apareamiento y puesta en los meses de junio y julio.



Reporte del AIS del 25 de mayo: los barcos de color naranjas son pesqueros.

Para pasar del oceáno al norte de Mediterráneo occidental, los grandes pelágicos, así como diversos tipos de ballenas y delfines, atraviesan el canal entre Baleares y la península. El punto más estrecho de esta ruta se encuentra entre Ibiza y Denia, un lugar ideal para la pesca con cerco.

La actividad es legal y está plenamente regulada, con inspecciones a bordo y contoles de la Guardia Civil, aunque la llegada masiva de pesqueros ha vuelto a poner encima de la mesa el debate sobre la pesca industrial y sus efectos sobre el equilibrio de los ecosistemas.

España es el país europeo con una mayor cuota de atún, con 6.107,60 toneladas, asignada en gran parte a la flota de cerco –la más industrial– y las almadrabas. También disponen de cupo buques artesanales del Estrecho, Almería, Baleares o el Cantábrico.

La población de atún rojo se ha recuperado espectacularmente tras ser declarada en peligro y limitarse su captura. La situación ha cambiado tanto en pocos años que pescadores de Castellón hablan de «superpoblación» y de «plaga». Los túnidos, y en especial los atunes rojos, son muy voraces. El aumento de su población podría estar afectando a los caladeros de sardina y boquerón. «Cada jornada de faena descubrimos que los atunes se han comido el pescado azul de la zona», relata un marineros al *Periódico del Mediterráneo*.

El atún rojo es un pescado apreciado en todo el mundo, dado que su carne es muy sabrosa, si bien su mercado más potente esta en Asia, donde se consume en grandes cantidades. Japón es el mayor importador de la tierra y el cliente global que hace más de dos décadas contribuyó al desarrollo de la técnificación e industrialización de las flotas de cerco que durante el mes de junio faenan en aguas Baleares.

>> CRISIS DEL COVID

El Pacte rechaza reducir los cánones portuarios

El PP dice que la APB es «una caja recaudadora del Estado»

Virginia Marí, diputada del PP.

MALLORCA PRESS PALMA

El pleno del Parlament de les Illes Balears tendrá que pronunciarse sobre la reducción de un 50% de las tasas de ocupación del espejo de agua de los puertos de interés general de las Islas, gestionados por la Autoridad Portuaria de Baleares (APB), después de que la votación de la propuesta presentada por el Partido Popular en la Comisión de Medio Ambiente registrara el pasado 12 de mayo un empate a seis.

La Proposición No de Ley (PNL), que pretende que el Parlament inste a la APB a reducir a la mitad los cánones que gravan los amarres en los puertos de Palma, Alcúdia, Mahón, Ibiza y Formentera, fue defendida por la diputada del PP Virginia Marí.

Votaron a favor el PP, Proposta per les Illes (PI), Ciudadanos y Grupo Mixto, y lo hicieron en contra los representantes de Més, Unidas Podemos y PSOE, partidos que forman el equipo de gobierno. Vox no asistió a la sesión.

Virginia Marí expuso que la mayoría de puertos deportivos han sufrido pérdidas por la pandemia debido a que la temporada de 2020 sólo duro dos meses. Asimismo advirtió de la desaparición de empresas de chárter por no poder hacer frente al afán recaudatorio de la Autoridad Portuaria de Baleares.

La diputada del PP añadió que los puertos de interés general de Baleares son «una caja recaudadora para el Estado» y acusó directamente a la APB de «no hacer nada» por ayudar a sus concesionarios «en una situación crítica». Reconoció que Ports IB, organismo que gestiona los puertos autonómicos, ha sido más sensible a la situación de la pandemia, al rebajar varias tasas, y concluyó su intervención diciendo: «Presentamos esta proposición a pesar de que sabemos que la Autoridad Portuaria seguirá haciendo y cobrando lo que le dé la gana».

El diputado de Podemos, Pablo Jesús Jiménez, se hizo un lío y confundió la tasa objeto del debate con la de reparación y mantenimiento de embarcaciones, la cual ya había sido discutida en otra sesión, y optó por oponerse. Miquel Ensenyat, de Més per Mallorca, dijo estar de acuerdo en el fondo de la propuesta pero votó en contra por ser inaplicable con el actual reparto de competencias. Maria Antònia Sureda, del PI, dio su apoyo a la PNL, aduciendo que las reducciones para ayudar a las industrias en crisis se pueden aplicar «siempre que haya voluntad», mientras que el diputado del PSOE Damià Borrás aceptó que la APB «podría ser más sensible» pero negó que este organismo cobre las tasas de manera discrecional:»Se aprueban en el Parlamento nacional».

Virginia Marí respondió a esta intervención diciendo: «Yo he estado en el consejo de Puertos y he visto esas votaciones; no me vengan con historias. Lo que pasa es que ustedes no se atreven a plantar cara a la gran APB».

ENTREVISTA / **CRISTINA BARAHONA**, GERENTE DE PORTS IB

«Ports IB fijará las tarifas de las boyas»

ELENA PIPÓ PALMA

Cristina Barahona (Madrid, 1977) entró en la empresa pública Ports IB en 2017 como jefa de Sección de Obras y Proyectos y tres años después asumió la gerencia en uno de los ejercicios más complicados de la entidad debido a la pandemia. Esta ingeniera de Caminos, Canales y Puertos con la especialidad de estructuras tiene el reto de sacar adelante el Plan General de Puertos y gestionar la inversión de los 16 millones presupuestados en 2021, además de otros frentes como el traspaso de competencias de los campos de boyas.

MALLORCA PRESS

Pregunta.– ¿Cuándo empezará la gestión de los campos de boyas?, ¿Se llevará acabo de forma directa o indirecta?

Respuesta.– Hemos empezado a redactar los proyectos para que se puedan gestionar en 2022, fecha final del contrato que actualmente tiene la empresa concesionaria con el Govern. En principio nos haremos cargo de los campos de Sa Foradada y Es Caló (Mallorca) l'Illa de l' Aire Menorca) y Cala Vedella y Cala d'Hort (Ibiza). La gestión será pública a través de un contrato de servicios, no en formato concesión. De esta forma, Ports IB regulará los precios, las reservas se realizarán a través de nuestra web y nuestro personal velará por el cumplimiento de las condiciones del contrato, así como de aquellos campos que estén situados cerca de nuestras instalaciones. En los proyectos se determinará el número de boyas en función de la demanda y de las características de cada zona. Además estamos preparando las bases de uso donde se determinarán estancias máximas y otras reglas.

P.– Ahora los concesionarios de los campos de boyas no se hacen responsables de los daños de embarcaciones cuando sopla más de 10 nudos de viento. ¿Se va a mantener o ampliar este límite?

R.– Lo previsto es que se mantenga porque los campos de boyas no son zonas de abrigo, por lo que no nos podemos hacer responsables de lo que ocurra.

P.– ¿Cuántos amarres de gestión directa se concederán en 2021 a las personas en lista de espera?

R.– En estos momentos está bastante avanzada la adjudicación de los 15 amarres que teníamos disponibles en el Barcarés y 82 en Sant Antoni. También se ha iniciado el proceso de adjudicacion de 65 bases en Cala Bona, 4 en la Colònia de Sant Jordi, 58 en Fornells y 57 en S'Oberta. En breve, una vez que se hayan aprobado los planos de distribución, esperamos empezar con la adjudicación de 170 bases más entre Pollença, Porto Cristo y Sóller. En la distribución de los puertos intentamos dar cabida a la demanda de esloras. A fecha de hoy, la lista de espera se sitúa en 3.100 personas. La tramitación es larga y complicada: en ocasiones es difícil localizar a los interesados, confirmar su petición y reunir toda la documentación.

P.– ¿El Plan General de Puertos verá la luz antes de fin de año?

R.– Nuestra intención es iniciar una ronda de contactos con todos los sectores para dar a conocer el contenido, una vez se lleve a cabo su aprobación inicial y se abra el plazo de alegaciones.

P.– ¿Cómo se está ejecutando la inversión del presupuesto de Ports?

R.– Dotados con más de 16 millones, están en marcha los procesos de licitación de las obras de refuerzo del dique de Cala Rajada, de la fase 2 de la reforma de Fornells, así como la mejora del contradique de Andratx. También hay proyectos en ejecución o ya terminados, como la renovación de las pérgolas del Paseo Marítimo de Sant Antonio o la escalera que conecta aparcamiento y el muelle en Ciutadella.

P.– ¿Se ha logrado mejorar la gestión de las rampas públicas?

R.– Estamos trabajando en perfeccionar el control de accesos. Ahora mismo se testea con cámaras que detectan la matrícula con el objetivo de automatizarlo. Esto es posible gracias a que Ports IB forma parte del programa europeo Psamides para la implantación de nuevas tecnologías en los puertos.

P.– ¿Hay algún proyecto para ordenar los fondeaderos situados junto a puertos como el de la Colònia de Sant Jordi o Portocolom?

R.– La Dirección General de Costas tiene las competencias en este ámbito, salvo los que se encuentran en la denominada zona portuaria 2, que son de nuestra responsabilidad. En el Plan General hemos incluido algunas de estas ampliaciones de zonas 2 para poder regularlas o no permitirlas, según el caso. Algunas de estas zonas dan problemas en el canal de acceso al puerto, como es el caso de Porto Cristo o Portocolom.

P.– Las crisis llevan parejas situaciones de abandono de barcos. ¿Está resuelto legalmente este asunto?

R.- Sí, es un proceso de larga tramitación. En 2019, se recogieron en los puertos de gestión directa 10 pateras y 5 embarcaciones, mientras que en el periodo 2020-21 se han retirado 33 pateras y 5 embarcaciones y hay 3 más en marcha.

P.– ¿Está justificada la polémica que ha surgido por la reforma del muelle La Duana de Portocolom?

R.- Hemos llegado a un punto de consenso y esto es lo importante. Somos conscientes de que en Portocolom hay un gran movimiento social pero creo que se malinterpretó el proyecto. En ningún momento se contempló el cambio de usos ni de destrozar el patrimonio.

AML
amarres
moorings
liegeplätze

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho Marítimo
Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775 · Fax: 971 228 770
leon@pmconsulting.info

MALLORCA PRESS
Ponga rumbo a su comunicación
Gabinetes de prensa
Estrategias
Press clipping
Especialistas en náutica
www.mallorcapress.es

» TRIBUNALES

La fiscal encargada del ‘caso APB’ se va a Europa

Laura Pellón no podrá concluir la investigación al obtener plaza en la nueva fiscalía de la UE para combatir el fraude

M.P. PALMA

La fiscal Laura Pellón, encargada de la investigación del caso APB, dejará su plaza en el departamento Anticorrupción de Baleares y se integrará en la nueva Fiscalía Europea, un órgano creado en 2017 cuya función es procesar y llevar ante la justicia a los autores de delitos contra los intereses financieros de la Unión. La jurista viajó a finales de mayo a Luxemburgo para ultimar su incorporación.

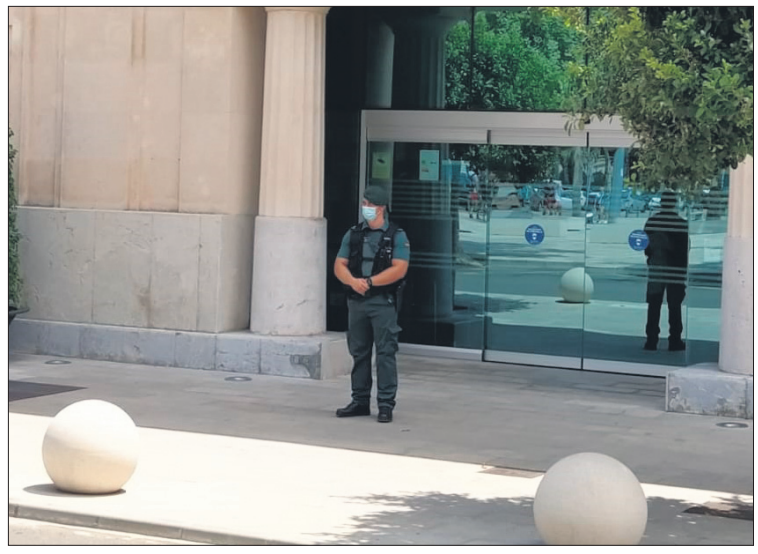
El relevo de la representante del Ministerio Público se producirá «de forma inminente». Pellón, según informó el diario *Última Hora*, no será sustituida en la Fiscalía Anticorrupción. Sus casos, entre los que se encuentra el sumario instruido contra la anterior cúpula de la Autoridad Portuaria de Baleares, pasarán a Juan Carrau, quien en su día ya investigó a este organismo en la causa *Mar Blau*. Este asunto quedó zanjado mediante un acuerdo con los principales implicados, que se declararon culpables a cambio de condenas menores.

EL APUNTE

El caso APB permanece bajo secreto desde la intervención de la Guardia Civil en las distintas sedes de la Autoridad Portuaria de Baleares. La juez encargada de la instrucción ha prorrogado esta medida que impide el acceso de las partes a las actuaciones alegando el gran número de implicados y la ingente cantidad de documentos que se han de analizar.

El llamado caso APB estalló en julio de 2020, cuando, tras filtrarse que se estaban investigando presuntas irregularidades en la adjudicación de concesiones en los puertos de interés general de Baleares, se procedió al registro de las sedes de este organismo público y a la detención de sus principales responsables: su presidente, Juan Gual; su vicepresidente, Miguel Puigserver; su director, Juan Carlos Plaza; y los funcionarios Fernando Berenguer y Armando Parada. Todos ellos proclaman su inocencia.

El caso permanece bajo secreto y se desconocen los cargos que se imputan a los sospechosos, que quedaron en libertad a las pocas horas de su arresto, sin pasar a disposición judicial. La causa está siendo instruida por el Juzgado número 3 de Palma, cuya titular, Martina Mora, ha justificado el secreto de las actuaciones por el gran número de personas que podrían estar implicadas, así como por la ingente cantidad de documentos incautados en los registros.



Guardia Civil montando guardia en la sede de la APB. / GACETA NÁUTICA

Un equipo especial de la Guardia Civil se ocupa del análisis de los datos en coordinación con la fiscal Pellón, que, según todo indica, dejará su actual plaza antes de que concluyan las pesquisas y, si procede, presente escrito de acusación.

Laura Pellón ha estado también al frente de la investigación de la Fiscalía de Baleares en el caso Calanova, en el que recientemente se han formalizado acusaciones por delitos de tráfico de influencias y prevaricación contra el ex conseller de Turismo Carlos Delgado y uno de sus altos cargos de confianza, Joaquín Legaza. En este asunto ha trascendido de momento la acusación particular ejercida por la empresa Portals Nights, cuyo abogado, Eduardo Valdivia, solicita para Delgado penas que suman dos años de cárcel y 23 de inhabilitación.

» AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

El jefe jurídico de Puertos entra en el consejo

José Antonio Morillo releva a José Llorca

M.P. PALMA

El presidente de la APB, Francesc Antich, parece dispuesto a dar un cambio de rumbo profundo al ente que gestiona los puertos del Estado en Baleares. Tras la designación de Jorge Nasarre como nuevo director, en sustitución del investigado Juan Carlos Plaza, el veterano político socialista ha decidido también remodelar el consejo de administración, con la introducción de dos cambios de mucho peso: José Llorca cederá su puesto a José Antonio Morillo como representante de Puertos del Estado, y la abogada del Estado Ana Marín será sustituida por María Cristina García Ruibal.

La permuta sin duda más significativa es la que afecta a la silla de Puertos del Estado en el máximo órgano de decisión de los puertos de Palma, Alcúdia, Mahón, Ibiza y Formentera. José Llorca fue presidente de Puertos de Estado en el Gobierno de Rajoy y se incorporó al consejo de administración durante la etapa de Juan Gual en la presidencia de la APB. Ambos mantuvieron una relación bastante estrecha. Se le atribuye la puesta en funcionamiento de la polémica tasa a las empresas de reparación de embarcaciones que provocó las airadas protestas del sector industrial náutico.

Su sustituto es José Antonio Morillo, responsable de los servicios jurídicos de Puertos del Estado y uno de los mayores expertos nacionales en derecho portuario.

José Antonio Morillo, nuevo consejero de la APB. / FOTO: DIARIO JURÍDICO

Su departamento dio luz verde en 2018 a la ampliación del plazo de concesión del Real Club Náutico de Palma que posteriormente puso en cuestión un dictamen de la Abogacía General del Estado solicitado por Juan Carlos Plaza.

Ana Marín, que cede su plaza a María Cristina García Ruibal, fue la abogada del Estado que elevó a sus superiores la consulta sobre el expediente del RCNP. No obstante, su reemplazo no guarda relación con este hecho, sino con un cambio de destino que ya estaba previsto.

Los canjes en la APB han venido marcados por la intervención de la Fiscalía Anticorrupción en julio de 2020 y la incorpoación de Francesc Antich a la presidencia. Desde entonces ha habido movimientos en la vicepresidencia, que actualmente ocupa el vicepresidente del Govern, Juan Pedro Yllanes, y los ya citados en la dirección del ente y los puestos principales del consejo de administración.

» MOLINAR

Arranca la reforma de la antigua sede del Marítimo

M.P. PALMA

La Autoridad Portuaria de Balears (APB) inició el 10 de mayo las obras de habilitación del edificio de la dársena deportiva del Molinar de Levante. La intervención, que lleva a cabo la empresa ACSA Obras e Infraestructuras, finalizará previsiblemente a principios de 2022. El presupuesto asciende a 864.761 euros.

La APB ha asumido el coste económico de reformar este edificio para, a continuación, ceder su uso a un concesionario que lo explotará con fines comerciales. El ente portuario convocó en julio del pasado año un concurso para la explotación de los amarres de la dársena y del citado inmueble. Ocho meses después de cerrar la convocatoria pública, la APB sigue sin adjudicar esta concesión y la dársena deportiva del Molinar de Levante permanece vacía a la espera ser ocupada por embarcaciones.

» CONCESIÓN

Marina Asmen seguirá en el Muelle de Poniente

M.P. PALMA

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) seleccionó la propuesta presentada por la empresa Marina Asmen S.L como la solución más adecuada en el concurso público convocado para la gestión de puestos de amarre y de taller en el muelle de Poniente del puerto de Maó.

Esta concesión es una de las que desencadenó la operación de la Fiscalía Anticorrupción contra la cúpula del ente portuario y que se saldó con la detención y posterior puesta en libertad sin medidas cautelades de su por entonces presidente, Juan Gual de Torrella, que terminó siendo sustituido por Francesc Antich.

Club de vela · Puerto de Andratx ·

PRÓXIMOS EVENTOS

Escuela de Verano
vela, piragua y natación
(julio, agosto y septiembre)

www.cvpa.es
info@cvpa.es · Tel: 971 671 721

Tus velas nuevas
con financiación gratuita

Hasta 50.000€ y 10 meses
sin intereses

NORTH SAILS

NORTH SAILS PALMA DE MALLORCA
Calle Des Marroig, 8 · Polígono de Son Noguera
Llucmajor · 07620 · España
MARC PATIÑO JORDI
marc@es.northsails.com
661761276 / 971745610

hempelyacht.es
juliapinturas.com

HEMPEL
Trust is earned

Las incrustaciones ya no son un problema.

Silic One es un producto revolucionario que supera a los antiincrustantes tradicionales y es apto para todo tipo de aguas.

- 2 años — Protección antiincrustante
- Fácil de aplicar y mantener
- Ahorra combustible
- Sin cobre ni biocidas
- Funciona en hélices

Juliá
PINTURAS Y DECORACIÓN

Puedes encontrarlo en: Gremi Ferrers,18 - Polígono Son Castelló · Marqués de la Fontsanta,16 - Palma · Via Palma,36 - Manacor

» TRIBUNALES

Super Servant: visto para sentencia

Los prácticos y los remolcadores de Palma solicitan un premio por el salvamento

M.P. PALMA

El incidente sufrido por el buque de transporte de yates Super Servant en el puerto de Palma el 8 de junio de 2020 ya está en fase de resolución judicial. El expediente instruido por el Juzgado Marítimo Permanente número 9 de Baleares, que curiosamente tiene su sede en Cartagena, ha sido elevado al Tribunal Marítimo Central, que será quien finalmente decida si la labor desarrollada por los prácticos y remolcadores fue un salvamento o si, por el contrario, formaba parte de sus atribuciones como operadores portuarios.

El suceso se produjo a primera hora de la mañana del 8 de junio, cuando el buque semisumergible Super Servant, de bandera holandesa, sufrió una parada eléctrica que afectó a sus tanques de lastre. Esto hizo que la embarcación, que se encontraba amarrada en el Dique del Oeste de la capital balear y portaba 12 yates de gran eslora y valor sobre su cubierta, quedará escorada por su lado de estribor.

El 'Super Servant' escorado en el puerto de Palma.

La empresa Remolcanosa, que opera bajo licencia de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB), y la Corporación de Prácticos del Puerto de Palma participaron en la operación para mantener el barco a flote, la cual se prolongó durante más de 24 horas, hasta la tarde del día 9 de junio. Posteriormente presentaron sendos partes de asistencia por entender que habían asumido funciones que no corresponden a un servicio portuario convencional. Esto les daría derecho, según las leyes marítimas, a obtener un «premio por el salvamento».

En el expediente instruido en Cartagena se han practicado pruebas para determinar si hubo rescate o si, por el contrario, el Super Servant no estuvo en peligro de hundimiento.

Los peritos aportados por los prácticos y los remolcadores entienden que el barco, según se aprecia en diversas imágenes, presentaba una escora superior a los 20 grados y que el riesgo de naufragio era inminente. Los demandantes aseguran que la tripulación abandonó la nave (prueba del riesgo que conllevaba permanecer a bordo) mientras el práctico accedía al puente.

Los informes presentados por los armadores consideran, sin embargo, que la situación estaba controlada, que no había riesgo en la operación y que, en cualquier caso, la intervención de práticos y remolcadores forma parte de sus funciones.

» TRANSPORTE

El Govern reabre Sant Antoni con limitaciones

M.P. PALMA

El Consejo de Administración de Ports IB aprobó el 27 de mayo la reapertura del muelle comercial del puerto de Sant Antoni de Portmany al tráfico de regular de pasajeros pero estableció una limitación de 65 metros de eslora para las embarcaciones. Con esta decisión se levanta la moratoria pero únicamente se reabre el tráfico para barcos de línea regular de transporte de pasajeros y sus vehículos.

Por lo que respecta al tráfico de mercancías, este queda eliminado. De hecho, desde 2014 la actividad de transporte era prácticamente inexistente. La limitación de los buques a 65 metros de eslora aprobada por Ports IB supone que, en la práctica, será casi imposible el retorno de los ferrys al puerto de Sant Antoni ya que prácticamente toda la flota de embarcaciones de las navieras es de mayor tamaño.

NOW is the time to planning to service your sails during winter lay-up. Let Quantum Sails Palma world wide qualified service protect your investment: sail wash, repair, storage, pickup and delivery services in Palma

QUANTUMSAILS
TO THE NEXT CHALLENGE.

Always available by Tel. Wapp. Mail
+34627003185 + 34 616138032
jmerayo@quantumpalma.es
Son Fosquet 10, (Polígono Son Noguera)
07620 Llucmajor, Mallorca
www.quantumsails.com

Repostaje autoservicio para embarcaciones en el Club Nàutic Cala Gamba
Abierto 24 horas, 365 días

Más información: www.cncg.es

» GESTIÓN DE RESIDUOS

Las mascarillas: otro peligro para el Mediterráneo

El Ayuntamiento de Palma lanza una campaña de concienciación ciudadana

MALLORCA PRESS PALMA

El Ayuntamiento de Palma ha lanzado una campaña de concienciación ambiental que apela a la responsabilidad ciudadana para evitar lanzar mascarillas en las playas y en el mar. Las mascarillas generan un fuerte impacto ambiental puesto que están formadas por materiales que tardan hasta 400 años a degradarse, o por microplásticos que ponen también en peligro nuestra salud al integrarse a la cadena alimentaria.

La campaña, que estará presente tanto en medios de comunicación como en las paradas de autobuses de la EMT, solicita a la ciudadanía que emplee las papeleras o los contenedores de rechazo y lanza una pregunta: «¿Queremos que el nuestro mar y nuestras playas estén infestadas de mascarillas?».

Esta iniciativa, que se ha puesto en marcha coincidiendo con la temporada de apertura de playas, se enmarca en el conjunto de acciones que lleva a cabo el Ayuntamiento para fomentar el civismo entre la ciudadanía.

El Ayuntamiento activó el verano pasado la aplicación de móvil "Platges Segures", para conocer el grado de ocupación de las playas, las medidas de seguridad y las zonas accesibles. Esta tecnología fue distinguida como mejor solución digital de turismo y seguridad en los premios Digital Tourist 2020. Este 2021, la iniciativa se extenderá a toda Mallorca, con una aplicación similar del Consell, que incluirá las playas de Palma.

Con medidas como esta, Palma se posiciona como destino turístico sostenible para familias, mientras que para el ciudadano, el objetivo es una urbe más amable, sostenible, accesible y segura.

EL APUNTE

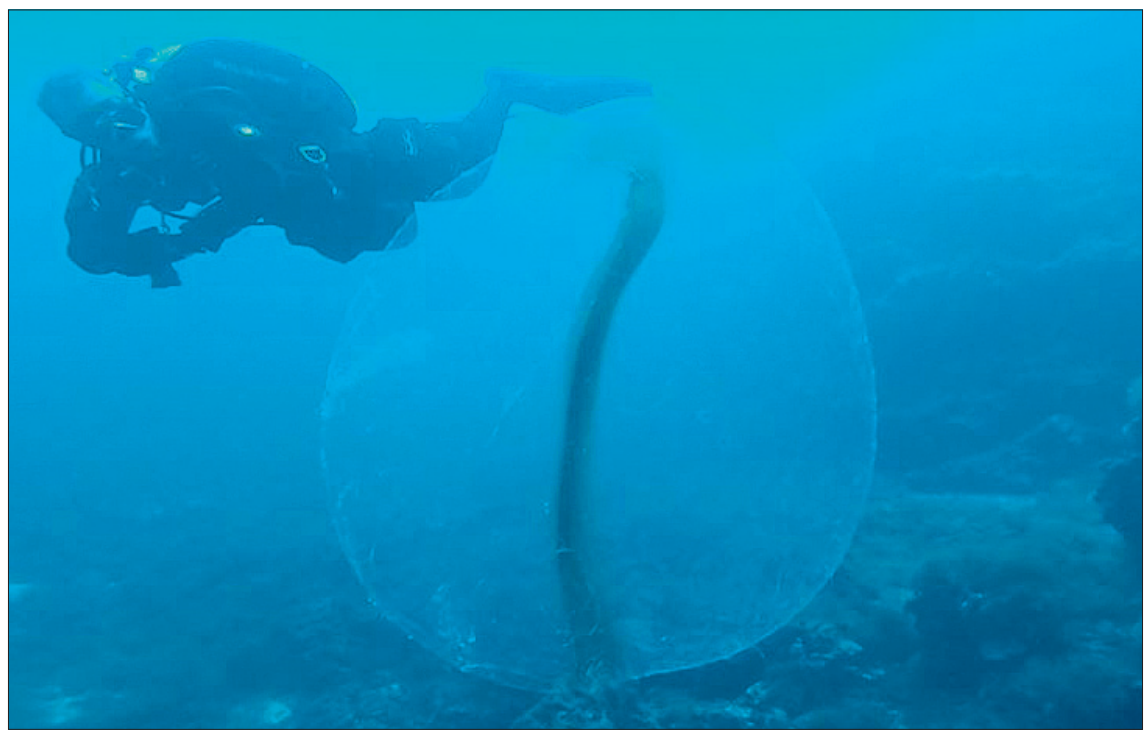
Evitar vertidos en la Bahía

Las obras del tanque de tormentas que se construye al lado de la depuradora del Coll d'en Rebassa y que junto al nuevo colector evitarán los vertidos a la Bahía de Palma avanzan según el calendario previsto. Por otro lado, EMAYA aprobó en mayo la firma de un convenio con Aguas de las cuencas de España SA (ACUAES) para la ejecución y explotación de una nueva depuradora. El acuerdo asegura el 80% de la financiación de la inversión de 131 millones de euros a cargo del Ministerio de Transición Ecológica y un 20% por el canon de saneamiento. El alcalde de Palma, José Hila, calificó este acuerdo de «histórico» y recordó que el tanque de tormentas y el nuevo colector ayudarán a solucionar los cierres de playas mientras llega la nueva depuradora.

>>> HALLAZGO CIENTÍFICO

¿Ha visto alguna esfera submarina como esta?

Científicos noruegos piden colaboración para conseguir tejido de estas grandes masas gelatinosas que contienen huevos de calamar tras documentarse dos casos en Mallorca



Hugues Sphere documentada por el buceadorJosé Coronel en 2018 en Dragonera, a 50 metros de profundidad.

JUAN POYATOS PALMA

Luuk Morel es instructor de submarinismo en el centro Scuba Activa de Sant Elm. El miércoles 12 de mayo se encontraba buceando con un grupo de alumnos al norte de Dragonera cuando apareció ante él, como surgida de la nada, una enorme esfera gelatinosa. No lo dudó y, antes de que desapareciera, accionó el botón de grabación de su cámara y registro cómo aquella misteriosa bola transparente se desplazaba arrastrada por la corriente. La filmación, que apenas dura unos segundos, se realizó a 17 metros de profundidad bajo el Cap de Tramontana del islote de Dragonera.

Luuk describe la extraña masa como «una especie de huevo gelatinoso de casi un metro de diámetro, seguramente de origen biológico, que parecía contener alguna forma de vida en su interior».

A pesar de su larga experiencia como buceador, nunca había visto algo igual. Y no es raro. Desde 1985 se han registrado apenas 90 avistamientos de estas esferas en todo el mundo, la mayoría de ellos en las costas escandinavas y a grandes profundidades. Muy pocos han sido documentados con fotografías y menos aún en vídeo.

Lo confirma desde Noruega la bióloga marina Halldis Ringvold, autora junto a otros investigadores de un artículo científico en la revista *Scientific Reports* sobre las *Hughes Espheres*, o lo que es lo mismo, esferas de gelatina que contienen en su interior miles de huevos de calamar. La grabada por Luuk Morel no es la primera que se documenta en Mallorca. El buceador técnico José Coronel, fotografió una esfera similar en 2018 en la misma zona de Dragonera, pero a 50 metros. Al parecer, hace unos días, se observó una en la reserva de El Toro, aunque de menor tamaño.

Coronel ya contactó en su día con los investigadores noruegos, que le instaron a recoger muestras de tejido si en alguna ocasión volvía a tener un encuentro con una *Hughes Esphere*, lo que de momento no ha sido posible.

Halldis Ringvold confirma la relevancia del hallazgo en aguas de Mallorca y recuerda que de momento no se ha podido analizar ninguna muestra del Mediterráneo para comprobar si pertenecen a la misma especie de calamar que utiliza este peculiar y llamativo sistema de puesta de huevos.

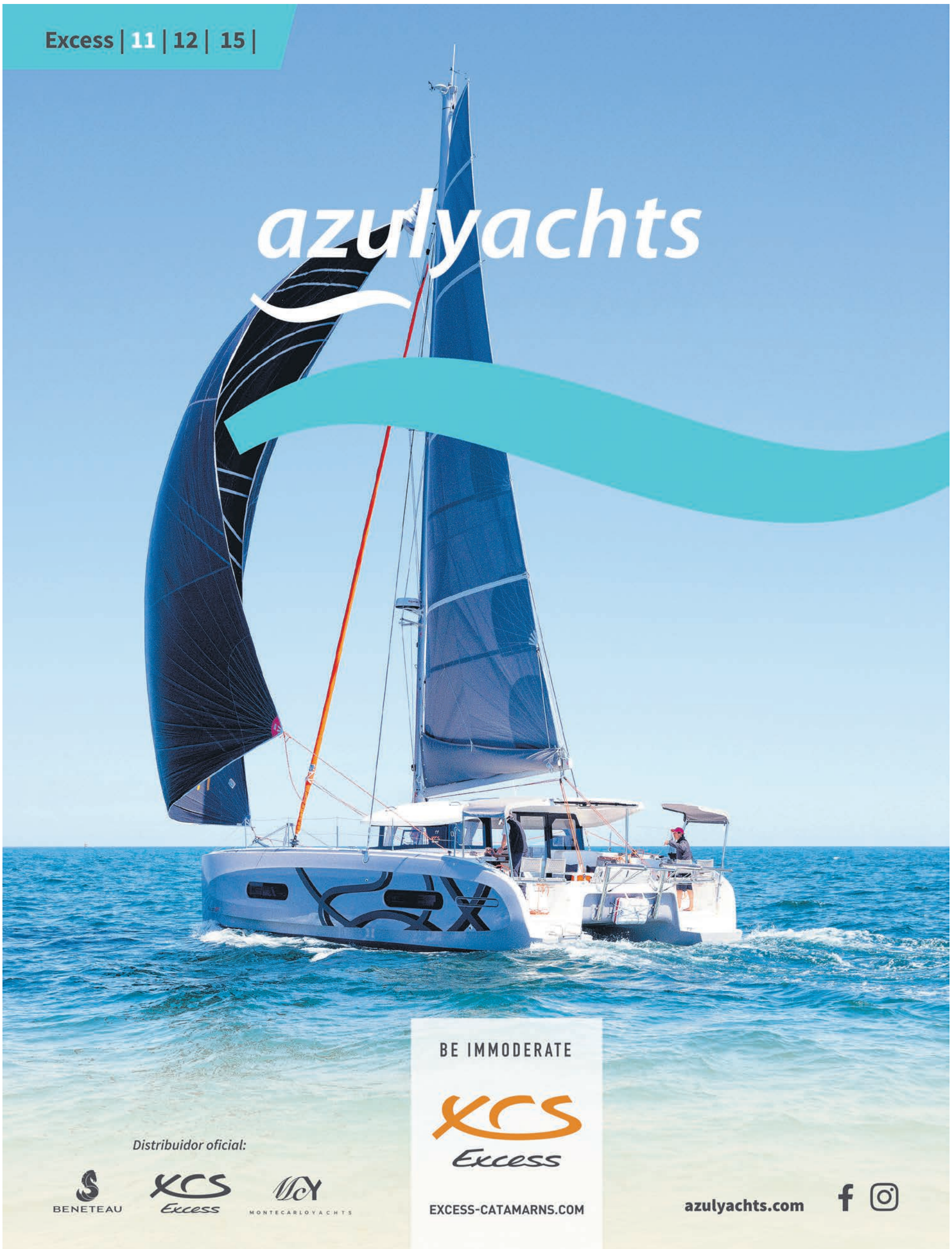
«Las *Hughes Espheres* –explica Halldis Ringvold en respuesta a un cuestionario remitido por GACETA NÁUTICA– son masas de huevos de calamar, muy probablemente de la familia *Ommastrephidae*. Cada esfera contiene varios cientos de miles de huevos. Pueden pertenecer a varias especies. Un ejemplo es el del *Ilex coindetii* [conocido como pota, frecuente en las lonjas españolas y muy apreciada comercialmente], al que nos referimos en nuestro artículo».

La bióloga noruega pide colaboración para ampliar sus investigaciones sobre este fenómeno: «Si un buceador ve una de estas esferas, por favor que tome fotografías y consiga una muestra de tejido. Esto se puede hacer sacando el aire de una botella de plástico y usándola para succionar gelatina. Hay que cerrar la tapa y mantener la muestra en frío hasta poder congelarla. Entonces pueden contactarnos».

«Si obtenemos una muestra de tejido de una esfera en el mar Mediterráneo (acompañada de una foto), podremos hacer una prueba de ADN, determinar su especie y ampliar el contenido de nuestra investigación», concluye.

Excess | 11 | 12 | 15 |

azulyachts



BE IMMODERATE

XCS Excess

EXCESS-CATAMARNS.COM

Distribuidor oficial:

BENETEAU · XCS Excess · MONTECARLOYACHTS

azulyachts.com

✍ TRIBUNA ABIERTA

GABRIEL DOLS
gdolsmateu@gmail.com

Que no te confundan

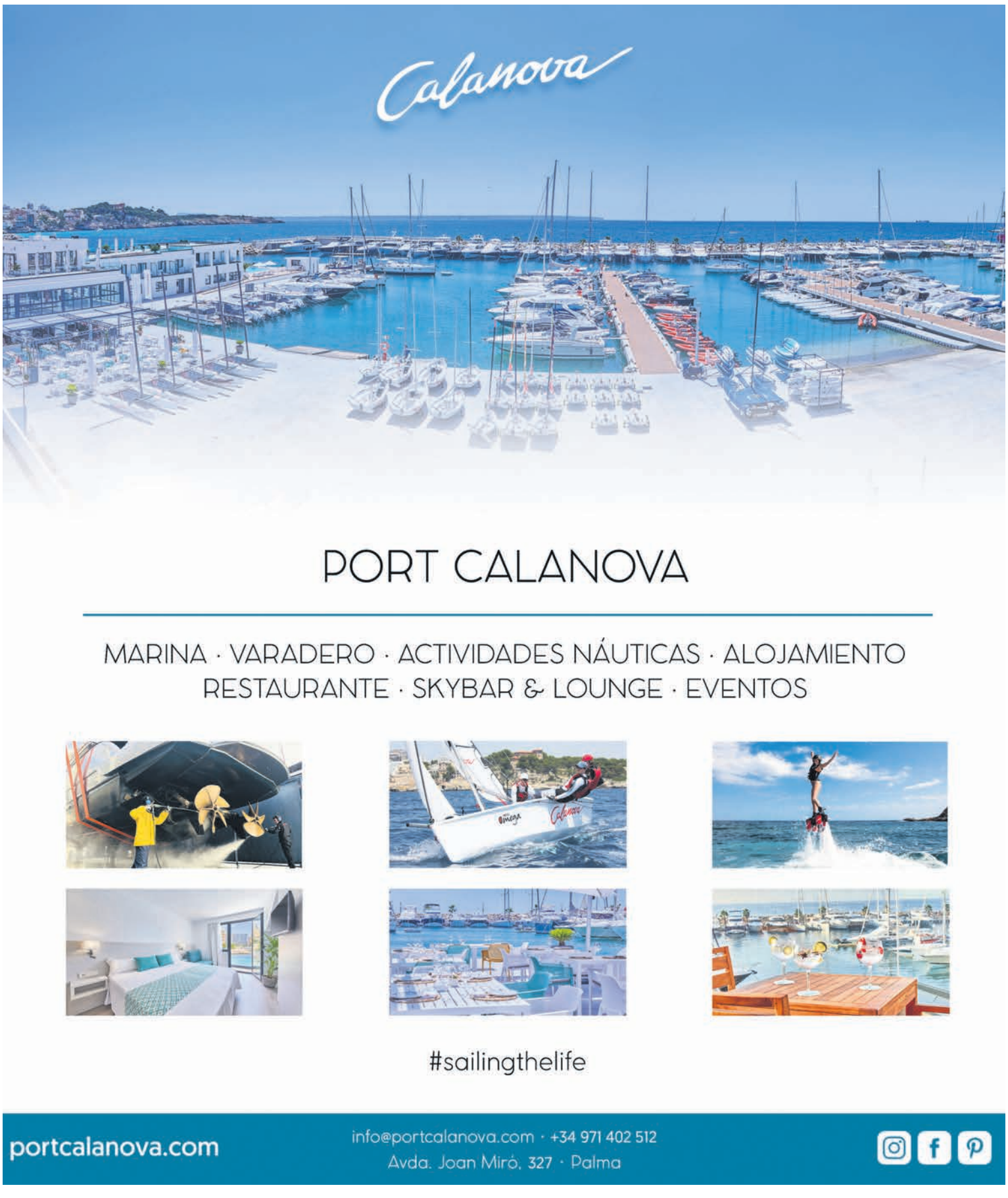
ES triste la realidad que, desde medios políticos y otras instancias, pretenden infundirnos de forma reiterativa como dogma de fe en temas medioambientales. Hemos de intentar no caer en lo que se pretende desde estas vocerías, y juzgar sus hechos, no sus discursos, y valorar, como no, los silencios que, como hemos tenido ocasión de comprobar a veces, son atronadores.

Para la intranquilidad de algunos, no perdamos de vista que la omisión también juega un papel importante en todo este asunto. No pronunciarse sobre ciertos temas concretos también es un factor muy negativo, especialmente cuando quienes no se pronuncian son estamentos preparados técnica y científicamente para ello, pero que optan por ponerse de perfil. Sin ir más lejos, por ejemplo, las tesis que el sector náutico defendió respecto a la norma de protección de la posidonia, que ahora han sido refrendadas por un tribunal de justicia al señalar que el Decreto nació mutilado por la implicación de la Administración en los vertidos de aguas residuales. Ni tan siquiera hechos como este han sido suficientes para que estas vocerías hayan tenido la humildad de reconocerlo. Pero humildad implica grandeza, no votos, ni conveniencias, ni subvenciones...

Los ciudadanos necesitamos referentes medioambientales en nuestra sociedad, y no el panorama tan mediocre y «apañado» que tenemos. Pero dentro de esta situación tan convulsa y negativa, de forma espontánea están surgiendo movimientos y personas que van más allá del pretendido «pensar con las orejas», que es lo que se nos quiere inculcar mediante mensajes repetidos un día tras otro, para que los asociemos a la verdad absoluta, sin que tengan nada de cierto. Y de esa respuesta nace la esperanza.

Cada día son más los sectores, asociaciones de vecinos, asociaciones en defensa de una implantación de normas medioambientales sensatas y colectivos de ciudadanos unidos por una afición común que están naciendo y brotando de forma natural, empujados sin duda alguna por estas conductas tan sesgadas e interesadas en cuestiones medioambientales. Estamos en la dirección adecuada, lo importante es no dejarse llevar por la descalificación desde estos estamentos que tienen su voto y su subsistencia en la defensa de este tipo de gestión: unos impulsándola, otros apoyándola y otros dando el silencio como respuesta. ¡Vamos! Debemos guiarnos por el sentido común, el equilibrio y la razón, y no desfallecer, y sobre todo buscar nexos de unión, que los hay, frente a la atomización que van a promover desde estos estamentos interesados.

En la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, la política medioambiental está en manos de menos de un 10% de lo que votamos los ciudadanos; es decir, que de cada diez ciudadanos que votaron, sólo uno dio su apoyo a esta forma de gestión, y es la que prevalece y se aplica, y no nos engañemos, esto es el precio del poder que tiene este coste. En democracias jóvenes como la nuestra, y con este nivel político, no se busca ni se lucha por una gestión política equilibrada que favorezca al ciudadano buscando consensos y luchando por lo justo, sino que se cambian voluntades por votos y apoyos dentro del gobierno, y así todo resulta más cómodo para el poder.



ALGUNOS SUEÑOS SON OBRAS MAESTRAS

ice

YACHT CONSULTING
BARCELONA

Agente exclusivo para España
www.iceyatchs.es
+34629458794

>> CONCESIONES

Clubes náuticos en peligro de extinción

Cinco de los seis socios de la ACNB en los puertos de interés general no han renovado aún sus concesiones. Urge una ley estatal que proteja los clubes y la náutica social en España

MALLORCA PRESS PALMA

¿Pueden sobrevivir los clubes náuticos, entidades sin ánimo de lucro que fomentan el deporte y permiten el acceso al mar de las economías medias, en el contexto portuario actual? No hay una respuesta única. Cada caso es diferente, aunque groso modo se puede concluir lo siguiente: si el club está bajo competencia autonómica en Baleares, su futuro está casi garantizado (al menos en un plazo de tres décadas); pero, si por el contrario se halla ubicado en un puerto de interés general (Palma, Mahón o Ibiza) y por tanto depende del Estado central, se trata de una «especie» en peligro extinción.

La afirmación puede parecer exagerada, pero los hechos plasmados en los mapas de esta página hablan por sí solos: de los seis miembros de la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares, sólo el **Club de Mar Mallorca** ha visto ampliado el plazo de su concesión; los restantes están pendientes de la respuesta de la Autoridad Portuaria de Baleares (Real Club Náutico de Palma y Club Nàutic Portitxol), de una sentencia judicial (Club Nàutic Ibiza), o han perdido sus históricas instalaciones (Club Marítimo Molinar de Levante y Club Marítimo de Mahón).

Es evidente que existe un problema. La Ley no distingue puertos recreativos de clubes náuticos, aun cuando se trata de entidades bien distintas. No sólo porque unas son mercantiles y las otras carecen de ánimo de lucro, sino también por sus funciones. Las primeras básicamente ofrecen amarres y las segundas, además de lo anterior, fomentan la actividad deportiva de base, organizan regatas y forman parte del patrimonio marítimo de la ciudad, en su condición de pioneras de la náutica de recreo. Hay un hecho diferencial reconocido de manera más o menos unánime (un ejemplo claro son las declaraciones en favor de los clubes de los parlamentos autonómicos), pero que no aparece plasmado sobre el papel. Eso es tanto como admitir que una determinada especie está amenazada pero seguir permitiendo su caza.

> Cada caso tiene sus peculiaridades, pero hay un denominador común: los clubes no cierran sus renovaciones por falta de un reconociento legal explícito a su labor

La cuestión es compleja. Las circunstancias que impiden que los clubes puedan sentar las bases de su futuro cambian en función de cada caso. Aunque las consecuencias podrían ser las mismas, la casuística es muy diversa.

El Club Marítimo de Mahón fue la primera entidad situada en un puerto de interés general que perdió la concesión de sus amarres tras verse obligada a participar en un concurso plagado de irregularidades, como quedó demostrado en la sentencia firme del llamado caso Mar Blau. Las instalaciones pasaron a manos de una marina, Trapsa Yates, que en sus 13 años de gestión del espacio no ha realizado ni una sola actividad náutica, a pesar de que estaba obligada a ello por las bases del concurso. El Club Marítimo de Mahón ha sobrevivido gracias a su capacidad de resistencia, basada en la creencia de que su labor es fundamental para la ciudad, y a que posee en propiedad su sede social. Sin embargo, los pocos amarres que ha podido explotar desde el polémico concurso no se han incorporado a una concesión, sino que han sido otorgados mediante autorizaciones de ocupación temporal, con la incertidumbre que ello conlleva.

El Club Náutico de Ibiza no tuvo que presentarse a un concurso, pues se le ofreció la posibilidad de obtener una nueva concesión mediante una competencia de proyectos. Esta fórmula legal -considerada como la ideal para proteger a los clubes– debía permitir que la histórica entidad de Vila conservase sus instalaciones y pudiera seguir desarrollando su actividad náutica y social, pero pronto empezaron a surgir problemas. El TSJB consideró que las bases no podían excluir a sociedades mercantiles y además se autorizó la oferta de un club creado *ad hoc* (avalado por un ex asesor de Puertos del Estado) para la competencia. Aquí ya se vio que el sistema de protección fallaba a las primeras de cambio. Pero hubo más: otra vez la justicia consideró que las bases no podían exigir ningún tipo de arraigo, por ser este un requisito contrario a derecho, de modo que el proceso administrativo no se diferenciaba prácticamente en nada de un concurso. La adjudicación fue anulada por el TSJB. El club vive pendiente de lo que resuelva el Supremo mientras

>> CONCESIONES

● PENDIENTE

El Club Náutico de Ibiza ha tenido que concursar por una autorización temporal de dos años. En 2017 obtuvo una ampliación de plazo mediante una competencia de proyectos que fue anulada en primera instancia por los tribunales. El caso está en el Supremo, pendiente de sentencia.

● SIN CONCESIÓN

El Club Marítimo de Mahón perdió en 2008 la concesión de su línea de atraque en un concurso que se adjudicó de manera irregular a la empresa Trapsa Yates. Desde 2014 gestiona unos amarres cercanos a la sede social con ocupaciones temporales, la última de las cuales ha caducado.

se ve obligado a concursar para mantener las ocupaciones temporales. En el último certamen se invalidó su oferta por no incluir el IVA en el aval, pero la APB se vio forzada a rectificar tras un informe de la Abogacía del Estado que considera este error «subsanable».

El club que de momento ha salido peor parado de su frustrado intento por conservar sus amarres ha sido el más pequeño. **El Marítimo Molinar de Levante** presentó dos proyectos para obtener una ampliación de plazo. El primero fue objeto de una fuerte campaña de oposición vecinal; el segundo se empezó a tramitar con éxito, hasta el punto de obtener el beneplácito del Ministerio de Medio Ambiente, pero el cambio de Gobierno en Baleares dio al traste con todo. La directiva fue emplazada a retirar el proyecto y a aceptar que la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) realizara la obra de reforma, conservando las minúsculas dimensiones del puerto, para luego ceder la gestión de los amarres al club. Los socios aceptaron el trato tras obtener el compromiso directo y explítico del ex presidente de la APB Juan Gual. Pero nada de lo prometido se cumplió: el puerto fue sacado a concurso y el Marítimo, acuciado por las deudas, no pudo ni siquiera presentarse. La entidad, desahuciada, se encuentra al borde de la desaparición. Su fundación data de 1917.

El caso del **Real Club Náutico de Palma** ha sido el que ha tenido más impacto en la opinión pública, dada su gran dimensión social. La entidad empezó a tramitar la ampliación de su concesión en 2015 de la mano de la APB, que introdujo toda una serie de exigencias en el proyecto. La asamblea de socios aceptó el trato a regañadientes (por la obligatoriedad de construir un carísimo parking subterráneo con cargo a su inversión) y llegó a presentarse un proyecto básico avalado por Puertos. Sin embargo, hace dos meses se hizo público un informe de la Abogacía General del Estado que pone en cuestión todo el proceso. Según este dictamen, el RCNP no tiene derecho a ampliar su concesión al ser su título un contrato de servicios públicos, en lugar de una concesión demanial. El club considera el informe extemporáneo y erróneo en sus conclusiones, dado que los contratos a los que se refiere la Abogacía del Estado se extinguieron con la reforma de la Ley de Puertos de 2003. La APB no ha tomado ninguna decisión al respecto, pero el reloj corre en contra del RCNP, cuyos vigentes derechos de ocupación del espacio portuario caducan en 2023.

> Las declaraciones políticas no se plasman en hechos: a la hora de la verdad los clubes se enfrentan a toda clase de obstáculos para conservar sus amarres

Otro club afectado por la lesgislación estatal es el del **Portitxol**, situado en el barrio del Molinar, fuera de la dársena del puerto comercial de Palma. Su concesión expira en diciembre de 2023, pero de momento la APB no ha dado respuesta a su solicitud de una prórroga por 12,5 años, un periodo corto pero al que en principio podría acogerse por ley sin mayores problemas. La realidad a día de hoy es que sigue pendiente de resolución, sin que la administración competente haya dado pistas de cuándo tomará un decisión al respecto.

El estado de las cosas en los cinco clubes citados dista mucho del resto de entidades sin ánimo de lucro que gestionan puertos en Baleares bajo competencia autonómica. Todos ellos pudieron adaptarse a la Ley de Puertos de Baleares y obtener concesiones por un periodo de 30 años, más otros cinco de prórroga, lo que les ha dado un amplio margen de estabilidad. Todos los clubes dependientes del Govern balear a través del organismo Ports IB (el equivalene autonómico a la Autoridad Portuaria) han podido realizar obras de mejora e inversiones para prestar servicio a sus socios y usuarios, además de potenciar las actividades náuticas deportivas y sociales.

El único de los clubes del Govern cuyo futuro no está garantizado a medio plazo es el del **Puerto de Andratx**, cuya concesión, otorgada en 2006 por un periodo de 30 años, fue anulada por el Tribunal Supremo en 2017. La sentencia se encuentra pendiente de ejecución por parte de Ports IB desde entonces. El Club de Vela realizó importantes inversiones en el puerto y se ha caracterizado en los últimos años por el apoyo a las actividades náuticas de vela y piragüismo, y al deporte inclusivo a través de la sección de vela adaptada más importante de los clubes de Baleares.

ASOCIACIONES / RELEVO

El legado de Miquel Suñer

Deja la presidencia de la ACNB tras situar a los clubes en primera línea del asociacionismo náutico

Miquel Suñer, el pasado 26 de mayo en Sa Rápita, club del que ahora es vicepresidente. / J.L.M.

JOSÉ LUIS MIRÓ PALMA

Miquel Suñer (Campos, 1941) dejará el 11 de junio la presidencia de la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares (ACNB) tras casi 13 años en los que estas entidades deportivas sin ánimo de lucro se han convertido en uno de los principales portavoces de la náutica recreativa en Baleares.

Tomará su relevo Antoni Estades, ex presidente del Club Nàutic Cala Gamba y persona que ha logrado reunir el consenso de los 24 integrantes de esta organización fundada en el año 2004 y que desde entonces lidera buena parte de las reivindicaciones del sector náutico.

Suñer cierra su etapa iniciada en 2008, en sustitución de Joan Noguera, con la satisfacción de haber contribuido, junto al resto de clubes de la asociación, a la redacción y desarrollo de la ley balear de puertos, pero asegura quedarse con la espina clavada de poner fin a su mandato sin ver renovados cinco clubes situados en la zona de competencia de la Autoridad Portuaria y habiendo dejado al Club de Vela de Andratx (Govern) con la incertidumbre de no saber qué le deparara el futuro.

«Han sido 13 años muy intensos de los que me llevo una de las mejores experiencias de mi vida. Gracias a la asociación se han conseguido muchas cosas impensables, pero sobre todo me quedo con las amistades que he podido hacer a lo largo de este tiempo», afirma Suñer, que deja el cargo de manera voluntaria al considerar que ha llegado la hora de cerrar una etapa y dar paso a nuevas ideas. El aún presidente de la ACNB –en el momento de escribir estas líneas seguía en su cargo– tiene buenas palabras para todos los clubes con los que ha colaborado, pero personaliza su gratitud en dos personas: «Joan Oliver, director del Club de Vela de Andratx, que fue mi mentor y siempre ha sido un referente, y Rafael Palmer, gerente de la asociación, que ha hecho una gran labor al frente de la ACNB, buscando siempre la defensa de nuestro colectivo, incluso en situaciones muy difíciles».

Según Suñer, cada club náutico tiene su manera de funcionar y hay que respetarla. «El valor de la asociación ha sido decantar las ideas comunes del colectivo, aquello en lo que todos coincidimos, y convertirnos en portavoces de esas ideas. La ACNB no está para imponer nada, sino para defender aquello que nos une, que no es poco», afirma.

Sobre las relaciones con las administraciones, afirma que han sido distintas dependiendo de si el interlocutor era el Govern balear o el Estado central. «En el primer caso hemos conseguido una relación muy fluida y fructífera; con la APB ha sido distinto, puesto que es un organismo acostumbrado al mando y ordeno».

En el haber del legado de Miguel Suñer queda también el papel crucial de la ACNB en la creación de la Confederación Española de Asociaciones de Clubes Náuticos (CEACNA), el mayor lobby portuario español, cuyo simposio anual es uno de los foros de referencia del sector, y la apertura de relaciones cordiales con los grandes organismos estatales que rigen la náutica deportiva en España: Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante.

» FERIA NÁUTICA

Palma acoge el primer salón de la pandemia

El Palma International Boat Show abre puertas en el Moll Vell hasta el 6 de junio

Las autoridades, en la presentación de la Palma Boat Show.

JULIO GONZÁLEZ PALMA

El Palma International Boat Show, que se celebrará del 3 al 6 de junio en el recinto ferial del Moll Vell de Palma, será el primer evento presencial del sector tras la pandemia. La feria náutica está organizada por el Institut d'Innovació Empresarial de les Illes Balears (IDI) y la Balearic Yacht Brokers Association (BYBA).

El Govern ha decidido mantener su apuesta por el Palma International Boat Show dado que el sector náutico, que factura más de 560 millones de euros al año y genera más de 5.000 puestos de trabajo directos, forma parte del plan de diversificación económica del ejecutivo autonómico balear.

La superficie total del recinto ferial del Moll Vell (80.000 m2) es similar a la de otras ediciones; sin embargo la crisis del Covid-19 sí ha afectado a la muestra con una reducción de los espacios expositivos, que registran una caída de casi el 40%.

Este año el Palma Boat Show tendrá una superficie total de exposición de 24.400 metros cuadrados, repartidos en 17.900 en el mar y 6.500 en tierra. En 2019, la última edición del certamen, el espacio expositivo fue de 39.365 metros cuadrados (23.915 en el mar y 7.950 en tierra).

Esta reducción afecta también tanto al número de expositores directos presentes en la muestra, que serán 227 frente a los 270 que hubo en 2019, como a las embarcaciones que estarán amarradas en los pantalanes del Moll Vell, que ascenderán a 185 y quedarán muy lejos de las 300 que se pudieron ver hace dos años.

El acto de presentación contó el pasado 26 de mayo con la participación del vicepresidente del Govern, Juan Pedro Yllanes; el presidente de la Cámara de Comercio de Mallorca, Antoni Mercant; el presidente de la Autoridad Portuaria, Francesc Antich; el presidente del Balearic Marine Cluster, Toni Salom; el presidente de la Asociación de Empresas Náuticas de las Islas Baleares, Jaume Vaquer; la directora gerente del IDI, Mariona Luis; y, el director de la feria náutica, Chema Sans.

Una de las grandes novedades de este año es la colaboración con el Balearic Yacht Show, la feria virtual organizada por la Cámara de Comercio y el Balearic Marine Cluster. Se trata de un evento que nació durante el confinamiento y que ahora se vuelve a celebrar coincidiendo en fechas con la feria presencial para crear sinergias que promocionen el sector náutico.

El Balearic Yacht Show cuenta ya con más de 100 stands confirmados y 50 expertos internacionales del sector, que participarán en una veintena de conferencias para debatir sobre el futuro del sector en todas sus vertientes: industrial, de servicios, deportiva, de ocio y también medioambiental.

☞ EL APUNTE

Antich propició el acuerdo para el Salón

Las concesionarias del Moll Vell calificaron de «decisiva» la intervención del presidente de la APB, Francesc Antich, que medió entre ellas y el IDI cuando las posturas parecían irreconciliables a la hora de liberar el espacio que ocupa la muestra. Finalmente, la empresa Amarres Deportivos cede 13 de sus 26 amarres y Lonja Marina Chárter unos 60 amarres para esloras hasta 15 metros.

EMPRESA

Una alianza para equipar varaderos de toda España

Talleres Broto y Techport están especializados en equipos portuarios

Puntales de varada fabricados en Talleres Broto.

Techport Equipos Portuarios, empresa que ofrece un servicio integral en el ámbito de las instalaciones portuarias, en su continuo camino de adaptar sus productos a las nuevas tecnologías y participar en el estudio/desarrollo de productos diferenciadores con los industriales del sector nacional, incorpora en su extensa gama de productos sistemas de varada y apuntalamiento de embarcaciones de la mano del **Talleres Broto.** Esta empresa industrial, con una trayectoria de más de 60 años de experiencia y tres generaciones, está centrada en la actualidad en el desarrollo de sistemas de varada para todo tipo de embarcaciones y fabrica cunas, tacos fijos, puntales y caballetes «Y», que están disponibles en varias medidas y tonelajes, con posibilidad de proyectos personalizados y a medida. Situados en la localidad de Castillazuelo, en la actualidad son una marca muy reconocida en este sector por la calidad de sus productos y la eficacia de sus equipos, presentes ya en los varaderos españoles y en numerosos puertos, entre ellos Puerto Olímpico de Barcelona, Barcelona Nautic center, Vilanova Shipyard, Club Náutico Canet d'en Berenguer, Varadero Port Denia, Port Torredembarra , Varadero Roda de Bara, STP Palma, Calero Marinas Shipyard entre otros.

Fabricados en acero galvanizado en caliente según normativa UNE-EN/ISO1461 con una gran resistencia a la corrosión en los ambientes marinos y gran durabilidad nos ofrecen soportes de estructura regulables en altura y pivotantes, así como banquetas fijas todos ellos con establecimiento de cargas según proyectos 3D y con certificados de cálculo y conformidad de control de producción y homologación CE, OCA, ENAC. Unen fuerzas estas dos empresas para liderar el Mercado Español con una mejora constante en sus productos y desarrollos.

Más información: www.techport.es
comercial@techport.es
Telf +34 677 50 45 50
Talleres Broto: +34 666 40 47 83

MÁS DE 600 M² DE EXPOSICIÓN NÁUTICA Y MÁS DE 8.000 ARTICULOS EN STOCK

ACCASTILLAGE DIFFUSION

MERCANAUTIC

www.mercanauticonline.com

TU TIENDA DE CONFIANZA

Damos soluciones

MERCANAUTIC PALMA
Avda. Gabriel Roca, 38, Palma de Mallorca
Telf: +34 971 28 10 11 E-mail: tienda@mercanautic.com

MERCANAUTIC PUERTO ADRIANO
Varadero, Local 4 - 07180 Puerto Adriano - Calvià
Telf: +34 971 23 22 56 E-mail: puertoadriano@mercanautic.com

>> MOTORA

Eficiencia y estética

La Activ 875 Sundeck es la referencia de Quicksilver

La Activ 875 Sundeck es potente y versátil.

M.P. PALMA

La Activ 875 Sundeck es la gran referencia del astillero Quicksilver. Con capacidad para llevar hasta 12 personas en la categoría C de la CE, combina seguridad a bordo con la máxima comodidad y un alto grado de practicidad. Cuenta con una espaciosa cubierta para moverse a bordo. El diseño del Activ 875 Sundeck, que distribuye **Motonáutica Balear**, es un triunfo de la estética y la eficiencia en espacio. El ergonómico puesto de gobierno, con espacio para instrumentación que incluye un GPS de 12" o un GPS doble de 9", dispone de un gran parabrisas y un asiento doble con respaldo y apoyabrazos.

La bañera, con suelo de teca sintética Flexiteek, es muy versátil. La mesa plegable se instala fácilmente para convertir este espacio en un comedor al aire libre. Los asientos en forma de L tienen el respaldo reclinable que permite destinar toda la bañera en un gran solárium con medidas récord de 2,25 por 2.25 y facilitar el acceso al mar. Bajo el suelo de la bañera se encuentra un gran cofre de estiba.

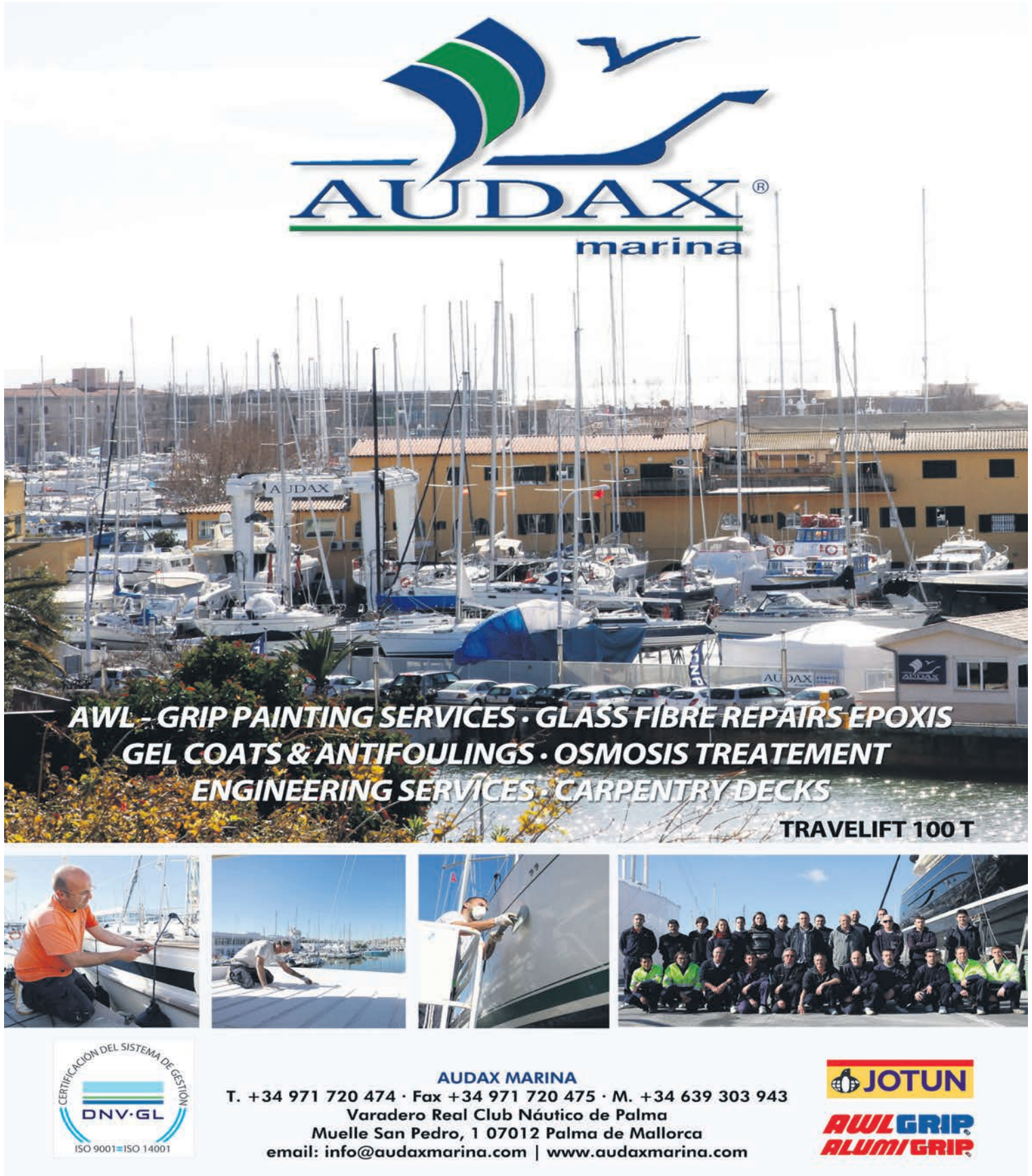
FICHA

Eslora	8,06
Manga	3,00
Calado mínimo	0,60
Combustible	450 L.
Camas:	4
Motor:	Hasta 500 CV

El asiento del patrón está montado sobre raíles. Al moverlo hacia delante descubren la cocina que cuenta con fregadero, hornillo y un pequeño refrigerador. La proa de la embarcación está totalmente destinada al baño de sol y las maniobras de fondeo. Se accede a ella con comodidad por ambos lados gracias a los pasillos laterales que cuentan con unos peldaños.

Tras acceder a la cabina, que resulta luminosa, se puede disfrutar de una gran mesa en forma de U convertible en comedor o en cama para dos personas. Se puede añadir una cama adicional hacia popa con espacio para estiba y tragaluces laterales. El baño de la cabina es independiente, con puerta y cuenta con lavabo de agua a presión, ducha e inodoro con sistema de descarga eléctrica. El equipamiento es muy completo e incluye, entre otros, luces de navegación y de cortesía, pozo de ancla, ventanas laterales en el casco, volante regulable, tacómetro velocímetro, colchonetas, mesas y ducha de bañera.

La embarcación viene equipada con un motor fueraborda de hasta 400 caballos o con doble motorización de hasta 500 (dos Mercury 250 DTS V8 AMS Verado). Los amantes de los deportes pueden dar un buen uso a los caballos añadiendo un mástil de esquí. Unas extensiones instaladas a ambos lados de la motorización permiten un acceso seguro y rápido al mar.



» NUEVAS TECNOLOGÍAS

Navisyo elige Baleares para lanzar su negocio

MALLORCA PRESS PALMA

El Salón Náutico de Palma es el enclave elegido para la presentación de **Navisyo**, un negocio que se califica como un «soplo de aire fresco» para los propietarios de barcos y viajeros de Baleares. Las Islas han sido seleccionadas por Navisyo como territorio piloto para iniciar su actividad en Europa a partir de este verano. Tras un gran éxito de su captación de fondos, la firma está preparada para presentar su concepto. En menos de 90 días de campaña de financiación en la plataforma VIVO, 700 inversores de 34 países respaldaron este negocio y se recaudaron más de 500.000 dólares.

«Con la última pandemia devastando el mundo, la industria de la navegación y los viajes sufrieron un gran golpe el año pasado y muchas empresas han tenido que cerrar», señala Alexander Michaels, director ejecutivo y cofundador de Navisyo, una empresa con sede en Estados Unidos. Esta plataforma de reservas en línea tiene como objetivo disponer de ofertas de barcos realmente asequibles a la comunidad de viajeros internacional.

«En Navisyo, creemos que esta crisis ofrece una ventana de oportunidad única para abordar muchos de los desafíos que esta pandemia dejará atrás. Nuestro innovador modelo de negocio de reparto de ingresos y nuestras soluciones personalizadas no solo abrirán el mundo de la navegación a los viajeros de todos los ámbitos, sino que también proporcionarán comisiones a todos nuestros miembros y participantes», afirma Alexander.

Navisyo es una plataforma de reservas que une a propietarios de barcos con viajeros que buscan experiencias asequibles y seguras a través de tres categorías: estancias Floatel (alojamiento con o sin los anfitriones a bordo), Voyages (viaje en barco desde el punto A al B, con los anfitriones) y Eventos.

» VELERO

Altas prestaciones para la navegación en solitario

El nuevo Ice 62 Targa prima la facilidad de la maniobra

MALLORCA PRESS PALMA

Ice Yachts está a punto de botar un nuevo modelo de vanguardia, el Ice 62 Targa. Actualmente en construcción en las instalaciones de este innovador astillero italiano, se trata de un velero de excelentes prestaciones y gran comodidad (3 cabias y 2 baños), diseñado para esos armadores que valoran la navegación en solitario.

Todo en el Targa ha sido diseñado para facilitar las maniobras, tanto durante la navegación como en puerto. Las velas enrollables se pueden trimar con solo accionar un botón. Gracias a la quilla retráctil con sistema hidráulico, el calado del barco varía de 3,80 a 2,30 metros, garantizando así las mejores prestaciones en navegación, aunque facilitando, a su vez, el acceso a la mayoría de las marinas.

Además, para que amarrar requiera el menor esfuerzo posible, el barco equipa hélices de proa y popa, así como con un winche retráctil en proa. El casco del Ice 62 está realizado en una combinación de fibra de carbono y fibra de vidrio –que garantiza gran rigidez estructural a la vez que reduce considerablemente los ruidos y las vibraciones–, mientras que la cubierta está construida enteramente en carbono, proporcionando con ello la máxima ligereza. Todas las estructuras están laminadas entre sí mediante un proceso de infusión al vacío, lo que elimina el ruido y da al barco la solidez y rigidez necesaria para soportar las presiones que se pueden llegar a soportar en condiciones de navegación extrema. Otro elemento de excelencia técnica es el T-hardtop, diseñado para soportar el peso de los paneles solares, así como la tensión del carro de la mayor, de accionamiento eléctrico.

El ICE 62 Targa dispone de un conjunto de baterías de litio de 24V a 1000Ah, de paneles solares de 1600W y de una desalinizadora de 100l/h, que permiten plantearse largas singladuras.

El Ice 62 Targa es una de las novedades de 2021.

FICHA	
Eslora	17,99
Manga	5,20
Calado mínimo	2,30
Desplazamiento	19,90 T
Vela	240 m²
Motor	195 CV

>> EMPRESAS

Metalnox y ATS sellan su alianza para Baleares

La unión amplía el rango de servicios para embarcaciones

El taller auxiliar está ubicado junto a STP.

M.P. PALMA

La emblemática empresa mallorquina Metalnox y ATS, una de las compañías italianas más vanguardistas en sistemas hidráulicos navales, han sellado una alianza estratégica en Baleares. Con esta unión de fuerzas, avalada por más de 30 años de experiencia, ambas empresas amplían su rango de servicios para cubrir las nuevas demandas del sector náutico de las islas

Para materializar esta alianza han establecido su base de operaciones en las instalaciones de más de 3.000 metros cuadrados que tiene Metalnox en el polígono Santa Ponsa y también en el varadero de STP, en Palma, donde cuentan con un taller auxiliar que atiende a las distintas embarcaciones que llegan a la isla.

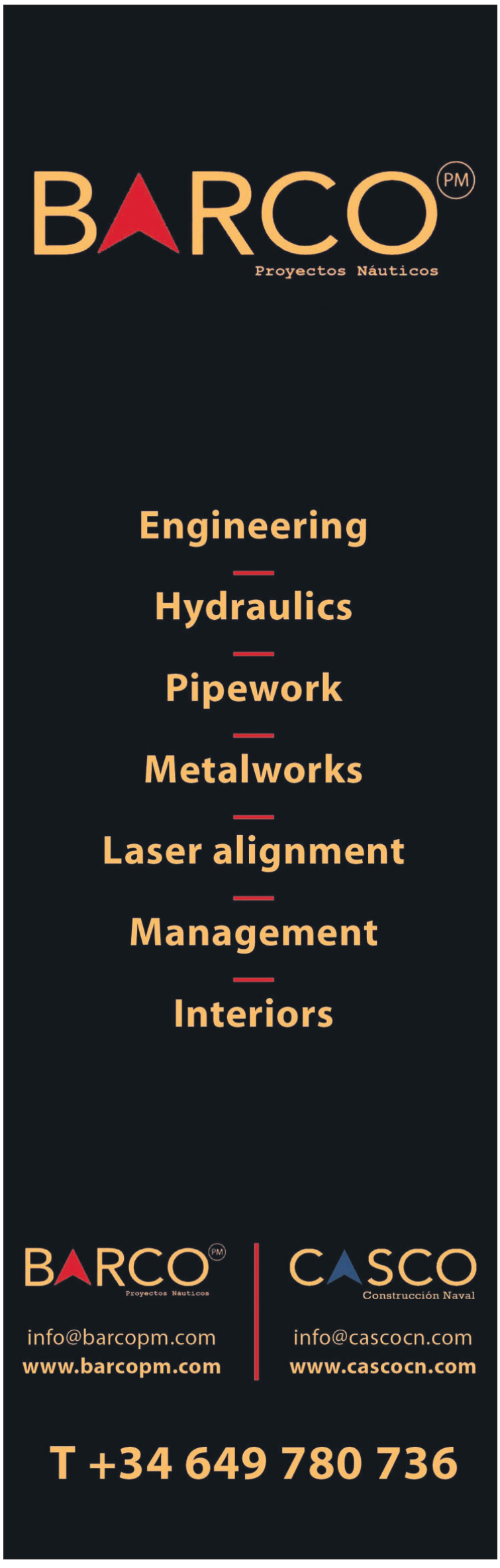
ATS trabaja en los principales astilleros italianos, siendo especialistas en la instalación y mantenimiento de sistemas hidráulicos, neumáticos y oleodinámicos de yates, así como en sistemas contraincendios. Gracias a su tecnología y *know-how* ofrecen las soluciones más adecuadas a proyectos de refit y de nueva construcción, respaldados por la esencia de la cultura náutica de Viareggio, Italia.

Por otra parte, Metalnox garantiza hoy más que nunca un servicio integral. Su división Metalnox Propellers está especializada en el mantenimiento, reparación y sustitución de los diferentes elementos de la línea de propulsión, disponiendo de homologación LR para la reparación y soldadura de hélices y siendo la única empresa en el Mediterráneo aprobada por ABS para la reparación y soldadura de ejes. Han incorporado un novedoso servicio de escaneo 3D portátil que complementa al análisis, diagnóstico y optimización que realizan a las hélices según normativa ISO y PropScan, asegurando una mejoría notable en el rendimiento y velocidad del barco, reduciendo su consumo y eliminando las vibraciones.

Ambas empresas estarán presentes en la feria náutica Palma SuperYacht Show 2021, que se celebra del 3 al 6 de junio, en el área de Refit & Repair (doble stand RR8 – RR19). Allí atenderán al detalle cualquier cuestión sobre la nueva variedad de servicios que ofrecen estas empresas y dispondrán de una gran pantalla donde mostrarán vídeos que detallan varios de sus proyectos y procesos de trabajo.

-Gasolinera abierta en junio.
-Nuevo servicio de depósito de remolques.
-Nueva rampa de acceso al mar disponible.
-Varada y botadura (servicio de pintura).
-Restaurante Bistromar: calidad y servicio.
-Nueva sección de piragüismo.
-Cursos de vela ligera.
-Escuela de verano (abiertas inscripciones).

clubnautic.canpicafort@gmail.com



» MOTORA

Espacio y prestaciones

La Saver 330 Walkaround es el buque insignia de la marca

MALLORCA PRESS PALMA

La Saver 330 WA es el nuevo buque insignia de la marca. Con sus 9,96 metros de eslora total, aprovecha al máximo el espacio, dándole al navegante una generosa y diversa cubierta con varios ambientes alrededor de un puesto de mando cómodo y seguro.

En proa tiene un gran solárium con cojines que se prolongan en la subida hacia el parabrisas formando unos cómodos respaldos y una zona para guardar pequeños objetos. La bañera polivalente es sin lugar a dudas lo que más sorprende de este barco que distribuye Comercial Morey. Desde el sofá en forma de L hasta el mueble detrás de la zona piloto, hay al menos dos metros. Un espacio que reafirma la multifuncionalidad de la embarcación, ideal para largos días de recreo y para la pesca.

Otra de las características de esta walkaround es el aprovechamiento de cofres y espacios para la estiba y un Hard Top en fibra sostenido por una estructura tubular de acero que protege del sol. Este dispone de un toldo trasero que se extiende hasta el sofá y provee de sombra a toda la bañera.

La embarcación exprime al máximo el espacio de sus 9,96 metros de eslora.

FICHA	
Eslora	9,96
Manga	3,00
Tanque combustible	600
Peso casco	4.600
Capacidad	12
Motor	2x300

Al deslizar la puerta entramos en la cabina. Hay altura para pararse cómodamente en la zona central, donde encontramos la cocina completa y una puerta que la separa de un baño independiente. El área es igualmente alta en el espacio de la cama principal, en proa, que se puede separar con una cortina. Aquí hay ventanas con vistas al mar, compartimentos para objetos, así como cofres para estiba. También hay una segunda zona de dormitorio, hacia popa, bajo del puesto de mando. Con una capacidad de 12 personas, equipa dos motores fueraborda de hasta 400 caballos.

» MASTER

La UIB premia el el apoyo a la formación náutica

JUAN POYATOS PALMA

El campus de la Universitat de les illes Balears acogió la entrega de los diplomas a los estudiantes del Máster de Industria Náutica. Las empresas y entidades colaboradoras también recibieron un diploma por su apoyo. Este año fue reconocida la labor de la Escuela de Formación Profesional Nauticopesquera y las empresas Furuno España, Dahlberg, STP y Astilleros de Mallorca.

Las clases empezaron en octubre de 2020 con el módulo de inglés en la reparación náutica, de modo presencial en el campus. Sin embargo, en enero, debido a la alta incidencia del virus a nivel nacional y por petición de la mayoría de los alumnos, se cambió a la modalidad digital, respetando horarios, docentes y sesiones. Los alumnos y profesores se adaptaron bien a este sistema. La próxima edición empezará en octubre de 2021 y será el de «Ingeniería, Proyectos y Reparación», también de 150 horas.

✍ EL BARCO A PUNTO

Antifouling de silicona (I)

LUCÍA MINGOT
Directora de Calidad e Innovación de **Astilleros de Mallorca**

HACE semanas tuvo lugar la botadura del submarino S-81 *Isaac Peral* en Navantia, Cartagena. El casco se veía tan brillante que me pregunté si habían aplicado un antifouling basado en silicona. Lo relacionado con defensa suele ser secreto, así que me quedaré con la duda. Aunque los antifoulings basados en silicona llevan décadas en el mercado, no se han impuesto como protección de casco en grandes barcos.

No es, en mi opinión, debido a su falta de eficacia, sino a que su aplicación con pistola requiere un aislamiento muy bueno para evitar que la silicona contamine otras superficies del barco o de barcos aledaños, y no se puede pintar sin una limpieza exhaustiva. Donde sí tienen mucho éxito es en la protección de hélices y ejes, ya que el tamaño es adecuado para la aplicación con rodillo que no produce contaminación cruzada. Las diferentes tecnologías de silicona se basan en que la superficie resultante es de muy baja rugosidad, dificultando la adhesión de microorganismos. Necesitan, para completar su eficacia teórica, el deslizamiento del casco en el agua, así los organismos que hayan conseguido fijarse se acaban de desprender. En el caso de hélices y ejes, su giro propio asegura el deslizamiento del agua a suficiente velocidad. Si se aplica en el casco de un velero (AC75 aparte), no se alcanza la velocidad suficiente para completar el proceso y son necesarias limpiezas manuales del casco. Basta con pasar una esponja densa, no use cepillos ni estropajos abrasivos. Limpiar agresivamente es origen de muchos daños. Algunas marcas como Hempel permiten reparaciones de pequeñas zonas con desprendimientos, pero con otros fabricantes el daño es irreparable.

La silicona tiene un doble beneficio ambiental. Por un lado, se eliminan los biocidas que desprenden otros antifoulings, y, por otro, se reduce la resistencia al avance, con su consecuente ahorro de combustible, reducción de emisiones y de coste. En su contra está la baja resistencia mecánica. La arena es un abrasivo, así que, si su amarre está en una zona de poco calado, o fondea en zonas arenosas con frecuencia, la expectativa de vida se reduce.

La silicona tiene muy baja adherencia, es imprescindible, para tener un buen resultado, que la aplicación sea cuidadosa, que se respeten las estrictas normas de limpieza y los tiempos. Desde la primera aplicación de Propspeed que vi hace 15 años se ha simplificado el proceso y ganado en experiencia. Las aplicaciones realizadas por aplicadores expertos hoy en día no suelen presentar problemas.

El último efecto adverso que se conoce es consecuencia de las corrientes erráticas. Han de ser de importancia para que caiga la silicona. Si se da el caso, quizá pueda considerarlo una suerte. Está a tiempo de localizar el fallo en su barco o entre sus vecinos y evitar daños de importancia en su sistema propulsivo.

El submarino 'Isaac Peral' de la Armada Española.

» NOVEDAD

Un pequeño gran catamarán

El Excess 11 de Bénéteau está nominado para el European Yacht of the Year

MALLORCA PRESS PALMA

El grupo Bénéteau ha lanzado su segunda marca de catamaranes, cuyos primeros modelos heredaron las plataformas Lagoon. El Excess 11, que ha sido nominado para el European Yacht of the Year, es el primer barco diseñado desde cero para la marca por VPLP Design, mientras que Nauta Desing se ha asegurado de que el interior esté a la altura de las expectativas.

El doble puesto de gobierno trasero es una de las señas de identidad del Excess 11, que en Mallorca comercializa **Azul Yachts**, y que ofrece al patrón una visibilidad ideal de las velas, el mar y de la proa del barco cuando se está al mando. Esta doble rueda de timón garantiza satisfacción y eficacia. Otro de sus puntos fuertes es el techo retráctil que ofrece la posibilidad de transformar la bañera a su gusto. Abierto o cerrado, se puede activar para disfrutar de mayor intimidad o por el contrario obtener una visión despejada de las velas.

La bañera es amplia y cuadrada, con bancos de asiento en todos sus costados y tiene dos pequeñas plataformas detrás de cada puesto de gobierno para facilitar el baño. El acceso a proa, para las maniobras o para acceder al enorme solárium delantero, se realiza con seguridad tanto por babor como por estribor.

Su aparejo deportivo se inspira en barcos de regatas.

FICHA	
Eslora	11,33
Manga	6,59
Calado	1,15
Desplazamiento	9 T
Ceñida	77 m^2
Motor	2 x 29 CV

Se trata de un catamarán que, por su aparejo deportivo, se inspira en los grandes barcos de regatas de la marca Bénéteau. Las maniobras se simplifican gracias a candeleros y cornamusas de aluminio, junto con un cabo de gobierno en *dyneema* para mejorar la reactividad y sensibilidad de la rueda de timón. Su generosa superficie vélica y su peso contenido hacen que la embarcación se propulse bien incluso con vientos ligeros, uno de los principales inconvenientes de muchos multicascos.

Con una eslora de 11,33 metros y 6,59 de manga, el Excess 11 es uno de los catamaranes de producción en serie de menor tamaño del mercado. Sin embargo, sorprende por su capacidad de ofrecer tanta comodidad y espacio a bordo.

En el interior llama la atención la luminosidad, una sensación que se multiplica gracias al blanco inmaculado de suelos, paredes, puertas y estantes. La cocina, en la que no falta ningún detalle, está ubicada hacia la popa, mientras que el salón y la mesa de cartas se orientan hacia la proa de babor.

Para configurar el catamarán se puede elegir entre la versión de tres o cuatro cabinas, siempre con dos baños completos, ubicados uno en cada banda. En la versión de tres camarotes , el del armador cuenta con una espectacular cama de 2x2 metros.

>> MANTENIMIENTO

Los recubrimientos de bajo impacto son una realidad

Hempel minimiza el efecto ambiental de sus antiincrustantes

M.P. PALMA

La filosofía de Hempel A/S es evitar el impacto innecesario en el medio ambiente, por eso ha estado investigando y desarrollando soluciones innovadoras. El resultado es el lanzamiento del Silic One de Hempel, el primer recubrimiento antiadherente, mono componente y sin biocidas disponible para la náutica deportiva. A medida que se ha ido conociendo y más clientes lo han probado, han podido ver sus ventajas respecto a los tradicionales antiincrustantes. Los armadores necesitan encontrar una solución a largo plazo que no implique un repintado cada temporada.

Con el incremento de su popularidad y su demostrada eficacia por encima de los tradicionales antiincrustantes, Hempel A/S recomienda el nuevo Silic One como esquema de dos años de duración. La tecnología del hidrogel, patentada por Hempel, en combinación con el acabado ultra liso de la silicona, proporciona a la superficie unas propiedades que dificultan que los organismos se adhieran al casco y que sea mucho más fácil su eliminación cuando el barco navega. Cambiar al nuevo Silic One es fácil gracias a su completa gama, tanto para superficies sin pintar como para aplicar sobre superficies recubiertas con otro antiincrustante. La reducción en el coste de mantenimiento está garantizada gracias a sus dos años de duración. Hempel Silic One también funciona en hélices, por lo que ofrece una solución única para toda la embarcación.

Mantener un casco libre de incrustaciones es esencial para el rendimiento de la embarcación, pero además la nueva tecnología de silicona garantiza un acabado del casco ultra liso. Es adecuado para barcos a motor y veleros y el testimonio de los usuarios demuestra que se nota tanto en el ahorro de combustible como en la mejora de la velocidad de la embarcación.

A medida que aumenta la presión en el sector náutico para reducir el uso antiincrustantes con biocidas sin reducir el rendimiento, Hempel ha liderado este desafío presentando una gama de recubrimientos que cumplen con la nueva legislación al estar libres de biocidas y que mantienen las altas prestaciones.

Para Hempel, la responsabilidad no es sólo tener productos libres de biocidas, sino también demostrar que las nuevas soluciones pueden incluso ser mejores que los productos tradicionales. Hempel con el nuevo Silic One ofrece una alternativa efectiva para un futuro libre de incrustaciones.

>> YACHT PROVISIONING

El Corte Inglés retoma el servicio para yates

J.G. PALMA

El Corte Inglés ofrece este verano su servicio de Yachts Provisioning de atención personalizada dirigido a los clientes con barcos amarrados en puertos de Mallorca. Se pueden realizar compras en todos los departamentos especializados de la mayor cadena de grandes almacenes de España. Cuenta con una dirección de email donde se envian las peticiones (yachtingmallorca@elcorteingles.es) para disfrutar de un servicio rápido y personalizado para el cliente náutico. Los pedidos recibidos antes de las 12.00 horas se entregan en las embarcaciones amarradas en la Bahía de Palma el mismo día, y el resto al día siguiente. Además, Yachts Provisioning tiene entrega exprés, y los clientes internacionales se pueden beneficiar del exclusivo programa de compras For Shopping Lovers.

Que torni

Que no torni

Si hem deixat enrere algunes modes, podem fer el mateix amb els plàstics d'un sol ús

Passa dels envasos i productes que tarden fins a 500 anys a desaparèixer i torna a les opcions reutilitzables de tota la vida

Entra a PASSADELPLASTIC.CAIB.ES i descobreix més alternatives sostenibles que compleixen amb la nova llei de residus

PASSA DEL PLÀSTIC

GOVERN ILLES BALEARS

✍ BOTIQUÍN A BORDO

En el mar, sin miedo ni peligro

ADRIÁN DOMINGO
Farmacéutico
Farmacia Progrès

SI en algo estamos todos de acuerdo, es que podríamos clasificar a la humanidad de dos formas: los que temen al mar y los que no pueden vivir sin él. Y es que los primeros ven peligros con tan solo meter un pie en el agua, pero la realidad es que, aunque ese peligro sea mínimo, siempre está presente, y es por eso, que debemos ser precavidos ante este tipo de sucesos.

Aunque su nado sea hipnótico y su apariencia de extraordinaria belleza, las medusas son uno de estos peligros más frecuentes, y su presencia puede hacer que no disfrutemos de un refrescante baño veraniego. No todas las medusas nos pueden causar ese picor que las hace famosas cuando sus tentáculos rozan nuestra piel, pero es recomendable que nos alejemos de ellas si las vemos.

Si ya nos han picado, lo primero que tendremos que hacer es retirar al animal o sus restos con una superficie plana, como puede ser una tarjeta, y a continuación limpiar con suero fisiológico, ¡nunca con agua dulce! Se puede neutralizar el veneno con bicarbonato diluido en suero fisiológico. Si después, la zona ha quedado inflamada y enrojecida, podemos aplicar hielo en un paño para calmarla.

Por último, si queremos evitar que nos queden marcas de este mal encuentro, deberemos aplicar protección solar.

Por otro lado, en las aguas del Mediterráneo es frecuente encontrar peces araña, estos se encuentran enterrados bajo la arena por lo que es más difícil percatarnos de su presencia. Cuando es pisado, a modo de defensa, puede clavarnos sus espinas venenosas ocasionando un fuerte dolor.

Si corremos con la mala suerte de encontrarnos con este pez y que nos acabe inoculando su veneno, deberemos retirar las posibles espinas que nos queden clavadas y recordar que se trata de un veneno que se inactiva con el calor, por lo que deberemos introducir la zona afectada lo más rápido posible en agua muy caliente, a unos 43 grados centígrados durante 30 o 90 minutos.

Y ya, por último, conocer cómo actuar ante las lesiones que nos pueda ocasionar los erizos de mar. Estos invertebrados se encuentran en nuestras costas, pueden clavarse alguna de sus púas en nuestro cuerpo y acabar produciendo un molestísimo dolor. Estos animales se encuentran en zonas rocosas, por lo que un calzado adecuado nos evitará alguna que otra molestia.

Lo más importante, si nos ha picado un erizo, será quitar las espinas del animal por completo para evitar que nos siga inoculando veneno. Posteriormente, limpiaremos la zona con agua y jabón, dejando que se airee la herida sin utilizar apósitos ni tiritas, ya que esto nos permitirá que los poros de la piel respiren y eliminen de manera natural el posible veneno que haya quedado.

Si la inflamación no cesa, es posible que aun pueda quedar veneno o restos del animal dentro, por lo que será recomendable consultar a cualquier profesional sanitario como actuar y evitar tomar decisiones propias arriesgadas.

En todos los casos, si el dolor persiste, antes de tomar cualquier decisión en relación con medicamentos, recuerde consultar con su farmacéutico o médico.

En resumen, saber cómo actuar ante los posibles peligros que podemos encontrar en el mar y tener las herramientas necesarias, nos permitirá poder disfrutar el máximo posible de este gran regalo que nos ha dado la naturaleza.

ALQUILER Y GESTION DE EMBARCACIONES
• DESCUENTOS PARA RESIDENTES 20 %
• Los mejores precios en Baleares
• Embarcaciones en perfecto estado
• Totalmente equipadas
• Servicio personal y atento
GESTION Y VENTA
Http://www.latitudcero.es
Latitud Cero
607 30 40 45
Fax 607 300 680
latitudcero@latitudcero.es
Palma de Mallorca (Spain)

>>> UN HITO HISTÓRICO

Adrián se va a Tokio

Será el primer palista balear en unos Juegos Paralímpicos

J.L. MIRÓ PALMA

El piragüista del Real Club Náutico de Palma (RCNP) Adrián Castaño se clasificó el 13 de mayo para los Juegos Paralímpicos de Tokio tras quedar cuarto en el selectivo de KL1 200 disputado en la localidad húngara de Szeged. A pesar no acceder a la final, el palista mallorquín logró su objetivo principal, que era obtener el pasaporte para la cita olímpica programada para el mes de septiembre.

El piragüismo es paralímpico desde los Juegos de Río 2016 y la de Adrián Castaño será la primera participación de un deportista balear en la disciplina de paracanoe (kayak adaptado). Su clasificación representa el mayor logro en la historia de las secciones de deporte inclusivo del Real Club Náutico de Palma (paracanoe y vela adaptada), y el mejor premio posible tanto al esfuerzo del deportista como a la labor callada pero esencial de su entrenador, Ismael Uali.

Adrián Castaño padece una artrogriposis múltiple congénita que afecta a las articulaciones de sus extremidades. Desde que nació ha sido sometido a 20 operaciones. La práctica del deporte se ha revelado como la mejor terapia para su enfermedad. «Gracias al piragüismo he podido mejorar en mi discapacidad; tengo más movilidad, más fuerza y también me ha ayudado a desconectar de los estudios», confiesa el deportista del RCNP, ganador hasta la fecha de numerosas medallas en pruebas nacionales e internacionales.

Adrián Castaño atiende a los medios de comunicación. / LAURA G. GUERRA

Sus inicios en el piragüismo son fruto de la casualidad. Cuenta que al terminar el segundo curso de la ESO, su instituto organizó un viaje a Asturias y que una de las actividades que les ofrecieron fue remar en kayak. «Ví que podía hacerlo y me gustó. En Palma me apunté a unos cursos y al cabo de tres años mi monitor, Víctor Blanes, me propuso competir. Me incorporé al equipo de paracanoe del Real Club Náutico de Palma y desde entonces no he dejado de remar», afirma Adrián.

El RCNP ofreció una recepción a Castaño a su llegada de Hungría. El campeón olímpico Marcus Cooper asisió al acto para felicitar personalmente a su colega. Ambos son los únicos representantes baleares de piragüismo en Tokio 2020.

ESCUELA DEL MAR
Titulaciones de Recreo
PATRÓN DE RECREO Y PNB
• Diferentes grupos y horarios
• Nueva Escuela Online y plataforma
• Grupos reducidos y con todas la medidas de seguridad Covid
PATRÓN Y CAPITÁN DE YATE
¡Haz de la Mar tu profesión!*
Habilita tu Título de Recreo, con tu Formación Básica en Seguridad (DGMM)
Homologados por Marina Mercante y el ISM certificados de especialidad marítima
¡Prepárate ya! completa tu formación
www.escueladelmar.net www.escuelamaritima.es
Paseo Marítimo nº 38, Palma
T. 971 222 211 info@escueladelmar.net

PROEX
PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS
MARINE FIRE PROTECTION
¡Olvídate del riesgo de incendios, de esto nos ocupamos nosotros!
Desde más de 30 años cubrimos todos los aspectos relativos a la prevención y protección contra incendios
Sistemas fijos certificados de extinción de incendios (Watermist, Novec, FM200, Aerosoles...)
Sistemas de agua nebulizada pre-certificados RIINA para salas de máquinas de hasta 63 m3
Sistemas de detección y de alarma de fuego y de gases
Equipos contra incendios
Mangueras y conexiones
Pruebas de presión hidrostática
Extintores portátiles aprobados por marina
Tratamientos ignífugos invisibles para tejidos y maderas
+34 971 71 05 41 www.proexpci.com info@proexpci.com
Real Club Náutico de Palma · Jardines de San Telmo · Palma de Mallorca, Baleares

Doble oro para Cooper

M.P. PALMA

El K4 500 español -Craviotto, Cooper, Arévalo y Germade- se colgó la medalla de oro en la Copa del Mundo de Esprint celebrada del 14 al 16 de mayo en Szeged (Hungría). El equipo nacional derrotó a Alemania, triple campeona mundial. El mallorquín Marcus Cooper redondeó su actuación con otro oro junto a Rodrigo Germade en la categoría K2 500 metros.

La doble victoria del mallorquín se produce a menos de dos meses de los Juegos Olímpicos de Tokio. «Estamos haciendo un trabajo muy bueno, somos un cuarteto que vamos muy bien compaginados y compenetrados. Hemos salido muy fuertes y no nos han podido seguir el ritmo», aseguró Cooper tras el triunfo del K4.

¿QUEREMOS QUE NUESTRO MAR Y LAS PLAYAS ESTÉN "INFECTADAS" DE MASCARILLAS?
Esta mascarilla tardará hasta
400 años
en desaparecer
REBUIG
Echadlas, SIEMPRE, a la papelera o contenedor de rechazo
Ajuntament de Palma
pensam · cuidam · milloram
#PalmaSostenible

» CLASE FINN

Joan Cardona hace historia

El regatista del RCNP se proclama subcampeón del mundo y saca billete a Tokio

MALLORCA PRESS PALMA

Joan Cardona estará este verano en los Juegos de Tokio. El regatista del Real Club Náutico de Palma se proclamó subcampeón del mundo de Finn con sólo 22 años y clasificó a España para la prueba olímpica en la Finn Gold Cup de Porto, disputada en Portugal del 7 al 12 de mayo.

Cardona navegó durante todo el mundial en la vanguardia de la flota y llegó como líder a las dos últimas mangas. A pesar de su juventud (era uno de los dos únicos Sub 23), Cardona aguantó la presión hasta el último bordo.

Joan cardona, tras el éxito conseguido en Portugal.

«Lo conseguimos, estaremos en los Juegos y además con un subcampeonato del mundo. No puedo estar más contento, es un sueño hecho realidad», aseguró Joan Cardona tras su gesta, que supone el mayor logro de la sección de vela del RCNP en sus casi 73 años de trayectoria. Cardona se inició en la práctica de la vela en el Club Marítimo de Mahón, donde reside su familia, pero pronto empezó a navegar defendiendo la grímpola del club mallorquín, al que ha representado en campeonatos nacionales e internacionales de las clases Optimist, Laser y Finn.

Manu Fraga, director deportivo del RCNP, afirmó que Joan tiene un talento innato para la vela. «Nació para esto. Fue muy precoz en Laser, porque su envergadura le impedía ser competitivo en Optimist, y a partir de ese cambio empezó a obtener unos resultados espectaculares. Ha conseguido podios en europeos y mundiales, y estaba claro que si el RCNP regresaba algún día a unos Juegos, sería de la mano de Joan».

El club palmesano estuvo presente en México'68 de la mano de Manuel Baiget, Eugenio Jáudenes y Ángel Riveras a bordo del Dragon *Deneb*. La de Cardona sería la segunda presencia olímpica en la historia de la entidad.

⇨ EL APUNTE

Pleno para la vela española

Los quince regatistas en el equipo olímpico español de vela preparan las maletas para volar a la bahía de Enoshima, donde se celebrarán las regatas de los Juegos Olímpicos de Tokio. Una generosa escuadra que cubre todas las categorías que participan en la disciplina de vela, un logro sólo igualado por Gran Bretaña y por Japón, como anfitrión. Además de Cardona, el equipo nacional estará formado por Támara Echegoyen y Paula Barceló en 49er FX, Diego Botín y Iago López-Marra en 49er, Tara Pacheco y Florian Trittel en Nacra 17, Silvia Mas y Patricia Cantero en 470F, Jordi Xammar y Nicolás Rodríguez en 470M, Blanca Manchón en RS:XF, Ángel Granda en RS:XM, Cristina Pujol en Laser Radial y Joel Rodríguez en Laser Standard.

✍ CON VIENTO FRESCO

Fin a la sequía en Tokio

JULIO GONZÁLEZ
juliogonzalez@mallorcapress.es

DOS regatistas nacidos y formados en Baleares, **Paula Barceló** y **Joan Cardona**, estarán este verano en los Juegos Olímpicos de Tokio. La mallorquina y el menorquín cumplirán su sueño y terminarán con una sequía de 21 años de presencia de deportistas de las islas en la competición más importante de vela ligera. El último representante de Baleares en unos Juegos fue **Pepote Ballester**, nacido en Vinaroz pero que aprendió a navegar en Pollença, que compitió en Tornado en Sidney 2000. Antes había estado en Barcelona 1992 y en Atlanta 1996, donde se colgó el oro junto junto a **Fernando León.**

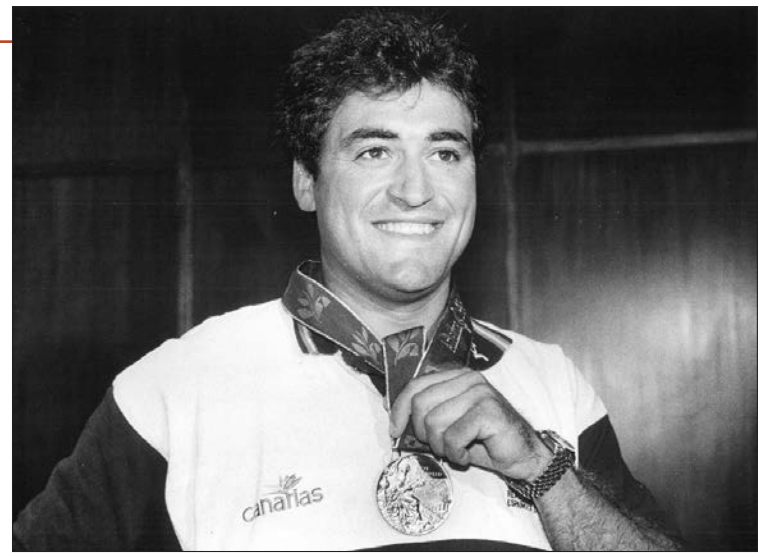
Después de aquello llegó el vacío, muchos lo intentaron pero nadie lo consiguió y no fue por falta de talento. A lo largo de dos décadas, regatistas como **Marina Gallego, Marc Patiño, Omar Moreno, Marta Reynés, Pedro Mari o Joan Fullana**, entre otros, se quedaron a las puertas. Estuvieron cerca, formaron parte del equipo preolímpico pero, al final, no lograron la plaza. Había mucho talento pero los éxitos juveniles no se concretaban en categoría absoluta.

Por fin se ve la luz al final del túnel, pero se debe recordar que los frutos que se recogen ahora nacen de la semilla plantada hace años. La llegada de **Chimo González Devesa** a la presidencia de la Federación Balear de Vela resultó fundamental. Él, **Xisco Gil** y su equipo sanearon la economía de la federación y cambiaron la forma de trabajar.

Junto con los clubes náuticos (sin ellos sería muy difícil tener regatistas de élite) implementaron un programa de detección precoz del talento, pusieron en marcha jornadas de tecnificación, programas de desarrollo físico específico y, con profesionales, trabajaron también la parte psicológica de la competición para que los jóvenes aprendieran a gestionar la presión.

Los resultados en las categorías infantiles y juveniles fueron llegando. Primero con campeonatos nacionales y, luego, con Europeos y Mundiales. Ahora mismo Baleares es la referencia de la vela española. Hace cuatro años que un regatista balear gana el Campeonato de España de Optimist y el equipo autonómico arrasa en cada convocatoria. El dominio se ha extendido también al Laser, a las tablas juveniles y al 420.

De esa cantera vienen Paula Barceló y Joan Cardona, de una federación autonómica y de unos clubes de las islas que son los que mejor trabajan. El rumbo está fijado. **Cati Darder** ha tomado el relevo al frente de la Federación Balear de Vela y sus acciones van encaminadas a mantener este trabajo y mejorar aspectos que quedan pendientes. Si se persiste, seguro que Baleares estará presente en las pruebas de vela de París 2024 y Los Ángeles 2028. ¡Vamos a por ello!



Pepote Ballester con su oro olímpico en Atlanta'96, el último de Baleares.

IPM GROUP BE ONE OF US! IM6

¡Contáctenos!
+34 664 002 269
comercial@group-ipm.com

Marina Palma
CUARENTENA

marinapalma.com

EN BREVE

Violeta del Reino suma otro título nacional de la clase adaptada Hansa 303

La Copa de España de Vela Adaptada para las Clases Hansa 303 y 2.4mR, Open y Vela Adaptada, se celebró en aguas de Sotogrande entre los días 20 al 23 de mayo. En la prueba compitieron más de una treintena de regatistas de España y Portugal. La regatista del Club de Vela Port d'Andratx, Violeta del Reino se proclamó campeona de España en la categoría femenina Hansa 303 individual. La regatista, premio Timón de Gaceta Náutica en 2019, sigue engordando su palmarés con un título nacional que se suma a los Mundiales y Europeos conseguidos la temporada pasada y por los que seguró volverá a luchar en este 2021. En categoría masculina, la Copa de España se resolvió con las victorias de Jordi Cargol en 2.4mR y Daniel Llaca en Hansa 303 individual.

Los regatistas de Baleares destacan en las Copas de España de Techno e iQFoil

Los regatistas de Baleares fueron los más destacados en la Copa de España de Techno e iQFoil que se disputó en mayo en la Bahía de Cádiz. En iQFoil Juvenil, los isleños coparon el podio. Nacho Baltasar (CN Sa Ràpita) se llevó la victoria tras una dura lucha con Bernat Tomas (CN s'Arenal), mientras que Óscar Casas (CMSAP) finalizó en tercera posición. La copa de España femenina de la tabla T85 se la llevó Zoe Fernández de Bobadilla (CN s'Arenal). No hubo sorpresas en la clase Techno Sub 17, donde ganó Nicolás Madero (CMSAP - C'an Pastilla) que supo aguantar la presión que le metían sus compañeros de territorial Lluis Pérez (CN Sa Ràpita) y Billy James Coll (CN Fornells), segundo y tercero, respectivamente. Bárbara Winao (CN s'Arenal)b se llevó la copa femenina de Techno Sub 17.

>> CLASE 420

Ballester y Perelló siguen en racha

Las mallorquinas ganaron la Copa de España que se disputó en El Balís

MALLORCA PRESS PALMA

Las mallorquinas Neus Ballester y Andrea Perelló (CN Ràpita/CN s'Arenal) se llevaron la Copa de España de 420 en categoría absoluta femenina y sub19 femenino, que finalizó el 2 de mayo en aguas del Club Nàutic El Balís, sumando así un doblete al haber ganado también el Campeonato de España en Santander en abril. Ballester y Perelló dominaron la regata con autoridad pues superaron por con una renta de 16 puntos a los segundos clasificados.

La prueba tuvo acento mallorquín. En sub19 masculino, los vencedores fueron Ian Walker y Finn Dicke (CN s'Arenal), en sub17 masculino ganaron Marc Mesquida y Ramon Jaume (CN s'Arenal) y en femenino la victoria se la llevaron María Perelló y Marta Cardona (CN s'Arenal).

Ballester y Perelló, que comenzaron a competir juntas en el 2018 tras finalizar su etapa en Optimist, siguen sumando éxitos entre los que ya destacan en sus vitrinas un Mundial y un Europeo sub17 femenino conseguidos en 2019. Su objetivo esta temporada es intentar ganarlo todo y ya tienen en mente tanto el Mundial y el Europeo de la clase 420 que se celebrarán en verano ambos en Italia.

>> ILCA 6

David Ponseti venció en aguas de Murcia

M.P. PALMA

David Ponseti (CN Ciutadella) se proclamó campeón de España ILCA 6 en una prueba disputada el primer fin de semana de mayo en la localidad murciana de Águilas. La prueba reunió a un total de 89 participantes de esta clase antes denominda Laser Radial.

El menorquín llegó al final de campeonato como líder y no falló en la última jornada, adjudicándose el título. Javier Seguí (RCN Port Pollença) acompañó al menorquín en el podio al finaliza en la segunda posición. Destacada fue también la actuación de Miram Sitges (CN Can Pastilla) y Gemma Llamas (RCN Palma), que fueron segunda y tercera, respectivamente en la categoría femenina Sub19.

>> XII SETMANA DE LA VELA

Sean Sadler gana el Trofeo Duran en Cala Gamba

El regatista de Optimistfue el mejor con tres victorias parciales

Sean Sadler levanta la copa de la XII Setmana de la Vela.

M.P. PALMA

Sean Sadler fue el vencedor absoluto de la XII Setmana de la Vela de Cala Gamba Trofeo Duran. El regatista del CN S'Arenal obtuvo tres primeros puestos en las cinco regatas de la clase Optimist disputadas el 8 y 9 de mayo y no pudo ser superado por ninguno de los regatistas de ILCA 4 e ILCA que compitieron el siguiente fin de semana, junto a la flota de vela latina. La victoria por clubes fue para el Club de Vela Port d'Andratx (CVPA), seguido del CN S'Estanyol y el CN Cala Gamba.

En ILCA 6, Aina Bauzá, del CVPA, hizo valer su ventaja de la primera jornada, en la que obtuvo dos primeros, y se impuso con un solo punto de ventaja sobre el segundo clasificado, Javier Seguí, del Real club Nàutic Port de Pollença. Completó el podio Llorenç Vadell, del mismo club.

Javier Plomer, del CVPA, ganó en ILCA 4 con una renta de tres puntos sobre Gaspar Villalonga (RCNPP). Marius Rydell, del Real Club Náutico de Palma, que llegó a la manga decisiva al frente de la general tras obtener dos victorias parciales, pinchó en la única prueba del día y tuvo que conformarse con el bronce.

En Vela Latina, el *Ventolina*, de Jaume Duran, ganó la última manga y superó al *Tinita*, de Toni Estades, segundo en la general de la División Regata. El *Grec*, de Andrés Moragues, ocupó la tercera plaza tras superar al *Áncora*, de Llorenç Buades. El *Savanna*, de Antoni Jover, obtuvo la victoria en la División de Llaüts Clàssics. Todos los botes y llaüts premiados pertenecen al Club Nàutic Cala Gamba.

La jornada final se disputó con bastantes dificultades debido a la inestabilidad del viento, que, si bien se mostró generoso, con rachas que superaron los 20 nudos, tardó mucho en entablarse. El Comité no pudo completar el programa previsto y optó por enviar la flota a puerto después de la conclusión de la primera prueba. Con todo, la XII Setmana de Cala Gamba fue un éxito de participación, con cerca de 250 barcos que compitieron a lo largo de cuatro jornadas de regata.

El evento organizado por el CN de Cala Gamba se confirmó como uno de los más populares del circuito regional de vela ligera y latina.

Joan Marc Rigo, director de la entidad organizadora, agradeció la fidelidad de la flota a pesar de las restricciones sanitarias, y la buena labor del equipo técnico, que consiguió sacar adelante la regata en condiciones que no siempre fueron fáciles.

MALLORCA PRESS

Depósito legal: PM 971-2012 Edita: Mallorca Press · Calle Morei, 12 · Palma · 07001 · Tel: 971 72 07 37 · Directora: Elena Pipó · Subdirector: José Luis Miró · Redactor Jefe: Julio González
Publicidad: gacetanautica@mallorcapress.es · Imprime: Impreshora Balears. · La editora no comparte necesariamente ni se hace responsable de las opiniones expresadas por sus colaboradores
www.gacetanautica.es

GN GACETA NAUTICA

MIGUEL FÉLIX CHICÓN

El Llebeig

EL llebeig o lebeche es otro de los vientos cuyo nombre es prácticamente común en todo el Mediterráneo. *Libeccio* en Italia y Córcega, *lebic* en serbo-croata, *labech* en provenzal... La mayoría coincide en que deriva de la palabra árabe l*abách* o *läbäx* (lebec), esta del latín *libicu* que, a su vez, deriva de la palabra griega *lybítxi, lybíkion*, diminutivo de *lybikós, libi*, que es como ya se conocía a Libia en la época. Si recordamos que la Rosa de los Vientos se sitúa en el Mediterráneo Central, efectivamente comprobaríamos que el viento del sudoeste soplaría desde Libia.

Y precisamente *Libis* era el viento del sudoeste para los helenos, uno de los Anemoi Menores, representado en la Torre de los Vientos de la Acrópolis ateniense como un joven alado, sin barba, que controla el timón de un barco. Dentro de la mitología griega su función no está muy clara. Sin embargo, sí parece que lo consideraban un viento favorable para los marinos. El sudoeste, en esa zona, es un viento portante para los veleros cuando navegan rumbo a un puerto de la orilla septentrional de esa zona del Mediterráneo. Y las naves griegas de la época disponían de velas cuadras y remos, por lo que está claro que Libis ayudaba a los barcos a regresar a sus hogares ¡Y qué mejor función que ayudar a los marinos a volver al hogar con las naves llenas de mercaderías de todo tipo!

En la mitología romana su equivalente es el *Afer ventus* (viento africano), de donde deriva el a*fricus* o ábrego, nombre con el se conoce el viento del sudoeste en muchas zonas del resto de España e incluso Portugal y que sopla cargado de humedad desde el Atlántico, provocando las lluvias que suponen una gran parte de la reserva hídrica peninsular.

Pero ¿dónde queda el garbí o garbino, que es como también se conoce al viento del sudoeste en las costas catalanas y valencianas? Puede parecer que el origen de este nombre no tenga nada que ver con Libis o Libia. Sin embargo, ya en la época griega la ciudad más importante de Libia era Trípoli, del griego *tri polis* (las tres ciudades), de la que deriva la árabe *Tarábulus*. Teniendo en cuenta que, aparte de la capital libia, también existían dos Trípoli más, en Líbano y Grecia, los árabes dieron en llamar a la capital libia *Tarábulus al Garb* para diferenciarla de las otras. *Al Garb* significa el occidente en árabe. Es decir, que al hablar de Libia o de su capital, *Tarábulus al Garb*, estamos refiriéndonos a La Trípoli de Occidente y podemos afirmar que, en la Rosa de los Vientos, queda bien definido el rumbo sudoeste. De la segunda parte del nombre deriva el garbí o garbino.

La diferencia que existe entre el llebeig y el garbí en las costas catalanas y valencianas es que el garbí, también conocido como marinada, se asocia más a un viento térmico que apenas levanta mar; de hecho hay algunas zonas en que el garbí sopla del sudeste, como sucede en La Safor. El llebeig, sin embargo, es el viento del sudoeste entablado que sopla desde bastante más lejos, está asociado a las depresiones que vienen del Atlántico y generan fuertes temporales, sobre todo en las islas Baleares y en el Golfo de Cádiz si hablamos del ábrego, porque en estas zonas el viento del sudoeste tiene mucho recorrido sobre la mar, mucho *fetch*, que hace que se genere un fuerte oleaje. Curiosamente *al garb* también es el origen del nombre de la región sur de Portugal, el Algarve, llamada así porque era *Garb al Andalus*, el Oeste de Andalucía.

Al final vemos que, en realidad, todo está relacionado. Vientos que soplan en unas zonas son los mismos que llegan a otras, olas que se generan a miles de millas recorren grandes distancias hasta romper con fuerza en la costa de los países más diversos.

No somos verdaderamente conscientes de lo insignificantes que podemos llegar a ser ante las fuerzas de la naturaleza. Tal vez necesitemos algo más de humildad para seguir navegando al rumbo adecuado. No sin razón nos enseña Cervantes que la humildad es la base y fundamento de todas las virtudes.