

El arrastre ataca para rescatar a la cigala gallega de una veda que dura ya 3 años

Elabora un plan de gestión para convencer a Bruselas de que permita pescarla

E. ABUÍN
REDACCIÓN / LA VOZ

A la sardina ibérica la salvó de una veda de tres lustros el plan de gestión que elaboraron España y Portugal para que la flota pudiera pescarla. Y así es que, hoy, aunque poca y cara, sigue llegando a las parrillas por san Xoán. No ha sido así para la cigala gallega. Esa que traían las bakas del día de A Coruña, Marín, Muros... Dejó de llegar —de forma legal— en el 2017, y con excepción de dos toneladas autorizadas a capturar en el marco de una campaña científica, en este 2019 continuará ausente de plazas de abastos y, de paso, de bodas, bautizos y comuniones.

Lo peor de todo es que el sector que la explota, el arrastre de litoral, está convencido de que el stock está bien. Que ha mejorado lo suficiente para soportar una pesquería. Controlada, pero pesquería al fin y al cabo. Más que convencido está seguro, pues así lo sugieren las dos campañas CARACAS realizadas el año pasado y el anterior, así como los datos extraídos de las notas de venta de las bakas en el 2015 y el 2016, que contradicen los que manejan los científicos comunitarios.

Pero ni así fueron capaces de convencer en diciembre pasado a Bruselas de que se podía —y se debería— reabrir la pesquería de cigala en Galicia. Y mucho se temen que, de no dar un paso adelante, otra vez se quedarán sin crustáceo. Se lo han sugerido incluso fuentes próximas al Consejo Internacional para la Exploración del Mar, el organismo científico que asesora a la Comisión Europea: «Que hai que facer algo



La imagen, del 2002, ilustra el peso que tenía la lonja del Muro en la comercialización de cigala. XOSÉ CASTRO

distinto para ter resultados diferentes», explica Torcuato Teixeira, secretario xeral de la coruñesa Organización de Productores Pescagalicia. Ese «algo distinto» es un plan de gestión. Lo mismo que sirvió de amnistía a la sardina para evitar un cierre por 15 años.

Sector proactivo

«Que non se diga que non somos proactivos», dice Teixeira al avanzar que Pescagalicia ya ha puesto sobre la mesa de la Secretaría General de Pesca un plan de gestión al que, según resume, tienen que dar forma de informe los científicos del IEO para presentar ante el ICES y que después Madrid lo defienda en el plano político ya en Bruselas.

Es, a decir del secretario xeral

de Pescagalicia, un plan de gestión compatible con las campañas científicas que se llevan a cabo y que incorpora medidas técnicas, veda, limitación de capturas y sistema de control.

Para empezar, plantean reabrir la pesquería con un TAC (total admisible de capturas) de 24 toneladas. Es la mitad de la cuota que tenía España en el 2016, último ejercicio en que pudo extraer cigala en la unidad funcional 25 (UF25). Para que no se caiga en

Plantean reabrir con 24 toneladas, la mitad de la cuota que tenía España cuando se cerró

la tentación de capturar esas 24 toneladas todas juntas en temporada alta, sugieren repartir el TAC por cuatrimestres, de forma que de enero a abril se capture el 15%; de junio a septiembre, la mitad de la cuota, y de octubre a diciembre, un 25%. ¿Y mayo? Cero kilos, dado que ese mes la cigala estaría en veda. Es el mismo en el que también se cierra a la actividad la unidad funcional 16 (UF16), en el banco de Porcupine, en Gran Sol. Allí, recuerdan los arrastreros, la veda espacio temporal ha dado muy buenos resultados que querrían replicar en aguas gallegas.

Claro que esa reapertura no estaría reñida con la CARACAS 2019, para la que en diciembre ya se habilitó un TAC de 2 toneladas.

Una pesquería que estaría limitada a 25 de los 80 barcos del censo del Cantábrico

El censo de arrastreros del Cantábrico está formado por 80 embarcaciones —un 40% menos de las que había hace un decenio—. Pero no todas se dedican a la cigala. La capturan las bakas, no las parejas, que se dedican al lirio y a la merluza y no cogen crustáceo. Esto deja fuera a 40 embarcaciones que trabajan a pares. Y, según la propuesta de Pescagalicia, de los 40 restantes habría hueco para 25. Es la limitación de capacidad que proponen: que cada año un tercio del censo tenga autorización expresa para trabajar en la UF25 —frente a la Costa da Morte—. Que suman a la limitación de esfuerzo: 129 días, como fija el plan de recuperación de la merluza sur y la cigala.

Más medidas: ya se ha contado lo de la veda de 31 días en mayo, en el que cualquier ejemplar de cigala que caiga en el aparejo debe ser devuelto al mar, ya que, debido a su alto grado de supervivencia, la especie ha quedado al margen de la obligación de desembarco, y puede devolverse al mar.

El plan también plantea prohibir capturar cigala con malla de menos de 70 milímetros y obligar a notificar antes de entrar en puerto la hora estimada de llegada, un cálculo aproximado de los kilos que el barco lleva a bordo e información sobre la zona donde se pescó el crustáceo. Solo se podría desembarcar en el puerto de A Coruña y los gestores de esta lonja se encargarán de trasladar los datos de descarga al centro Oceanográfico de A Coruña.

Además, todos los barcos estarán obligados a realizar el automuestreo que diseñe el IEO para mejorar la recopilación de datos.

España, anfitriona del primer Día Mundial de las Ayudas a la Navegación

REDACCIÓN / LA VOZ

Hasta mayo pasado, Puertos del Estado ocupó la presidencia de la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima, Autoridades y Faros (IALA). Y fue en ese momento cuando España decidió ofrecerse para acoger el acto central de la primera jornada internacional dedicada a resaltar la importancia de esas señales marítimas. Su proposición fue aceptada en diciembre por el Consejo de IALA y encargó a Madrid la organización de los actos bajo el lema *Ayudas a la Navegación Marítima: viajes con éxito, planeta sostenible*.

Así, Puertos del Estado coordinará las distintas iniciativas que se van a desarrollar en España el 1 de julio, fecha de la efeméride. Exposiciones, conferencias, jornadas de puertas abiertas... Son los actos que se están preparando en distintos puntos de la geografía española para resaltar la importancia de este campo de la técnica relacionado con la seguridad de la navegación y la preservación del medio ambiente marino y su función a la hora de facilitar el tráfico seguro de todo tipo de embarcaciones, a través del uso de esas ayudas. ¿Cómo cuales? Pues cualquier dispositi-

vo, sistema o servicio, externo al buque, diseñado y operado con el objetivo de mejorar la seguridad y eficiencia de la navegación de los buques y barcos. Esto es, los clásicos faros y demás señales luminosas, cuya importancia no se cuestiona, pero sin olvidar otros como el VTS (Servicio de Tráfico Marítimo), las señales sonoras de niebla o las balizas radar.

Innovación tecnológica

Además de dar visibilidad a la importancia de las ayudas a la navegación, con la celebración mundial también se busca «reafirmar los compromisos para el



Puertos del Estado subraya la importancia de estos elementos.

beneficio de la sociedad, mostrar los hitos alcanzados y promover nuevas acciones, así como divulgar la innovación tecnológica en este ámbito y cómo

esta innovación contribuye a la armonización de las ayudas a la navegación marítima alrededor del mundo», apunta Puertos del Estado.