

MAR

Nº 666

MAYO 2026



ENTREVISTA

Nos vamos al Parlamento Europeo para conocer de cerca a Carmen Crespo

MEDIDAS ANTICRISIS

El sector reclama ayudas por el efecto de la guerra en Oriente Medio

ESPECIAL ANIVERSARIO

Analizamos los 40 años de España en la UE y su repercusión en el mar

**HEMEROTECA DIGITAL
REVISTA**

MAR



Desde 1963



La guerra que no cesa



Cada día nos despertamos navegando en la cresta de una ola. Encendemos la radio o el televisor, leemos las páginas de los periódicos o miramos las pantallas de nuestros dispositivos móviles con el sube y baja del precio del Brent que, tan pronto traspasa la frontera de los 100 dólares por barril como se queda por debajo de los tres dígitos.

Vivimos esta marea del sube y baja desde hace casi dos meses en función de lo que sucede en Oriente Medio, de si Irán decide o no abrir el estrecho de Ormuz a los barcos que transitan por la zona, de si Israel lanza o no ataques sobre un nuevo territorio o de si Estados Unidos amenaza o no con un ataque masivo sobre las plantas de energía de Teherán. Es hora de que la diplomacia, el consenso, el sentido común y la cordura imperen para acabar con este y los demás conflictos que ponen en entredicho el supuesto orden internacional.

Aquí no caen bombas. No nos despiertan las sirenas de alarma anunciando la llegada de drones, ni las luces de misiles o baterías antiaéreas iluminan nuestras noches, pero en muchas zonas del planeta se nota el déficit de energía y petróleo. Los precios de los combustibles se disparan

como también el de los alimentos. Las economías -la macro y la micro- se resienten y los sectores vinculados al mar, como el transporte marítimo o la pesca, sufren.

Acostumbrados a sortear crisis tras crisis, los pescadores se sienten cada vez más ahogados en esta marea hasta el punto de que muchas empresas ya no saben cómo cuadrar las cuentas para ser viables económicamente.

Ante esta situación, el Gobierno ha reaccionado aprobando un escudo social para ayudar a los sectores más afectados y a los colectivos más vulnerables. Los pescadores se quejan de que las medidas no son suficientes y los acuicultores han expresado su preocupación por no verse incluidos en las ayudas aprobadas, pese a enfrentarse a incrementos de costes similares o superiores a los de la pesca extractiva.

Dicen que tras la tormenta siempre llega la calma. Ante la incertidumbre que provoca esta crisis, no queda otra que tener paciencia y confiar en que la diplomacia acabe con el conflicto y poder decir, como los astronautas de la misión Artemis II de la NASA, que la Tierra es el mejor lugar del universo para vivir. 



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Revista MAR:

Coordinación: Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es)

Redacción:

Anabel Gutiérrez (ana-isabel.gutierrez1@seg-social.es)

Secretaría de redacción:

Alicia Alguacil (alicia.alguacil@seg-social.es)

Direcciones provinciales:

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

Alicante: Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 2. Tel. 965 12 65 23.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Málaga: Oficina. Pasillo del Matadero, 4. Tel. 95 235 93 61.

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

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

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

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

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

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

Vilagarcía de Arousa: Avda. de la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 Madrid. Tel. 91 700 66 00.

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

Diseño y maquetación: Ismael Ortuño para Editorial MIC.

Imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

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



sumario

666. Mayo 2026



Foto de portada: Tatuaje marinero. Getty Images

Medidas anticrisis

Oriente Medio. La guerra obliga a ayudar a los sectores más afectados por la subida del combustible. **PÁGINA 6**



Entrevista



Estrasburgo. Carmen Crespo, presidenta de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo conversa con MAR. **PÁGINA 8**

40 años del mar en la UE



Aniversario. Celebramos los 40 años de España en la UE reflexionando sobre cómo ha afectado al sector. **PÁGINA 12**

Reunión de directivos



Dirección Provincial de Tenerife. La directiva del ISM celebró en Canarias su encuentro anual de primavera. **PÁGINA 34**

Ejercicio MARSEC-26



Colaboración institucional. El ISM participó en dos de los simulacros organizados por la Armada. **PÁGINA 40**

Día de los Museos



Visita. El Museo Marítimo de Asturias muestra el rico patrimonio marino del Principado. **PÁGINA 48**

Y además:

28 Tribuna

El director de Europêche analiza el acuerdo comercial de la UE y Mercosur y sus efectos en los productos del mar.

30 Estrategia marítima europea

Bruselas ha aprobado dos estrategias marítimas con impacto directo en nuestros puertos y astilleros.

38 Ferias

El ISM estuvo en la Seafood en Barcelona y en el Congreso de Ingenieros navales celebrado en Málaga.

42 Tradiciones pesqueras

Presenciamos un ronqueo de pez espada en Almería. El arte de cuidar el producto en el despiece.

44 Arte en proa

Los mascarones son piezas únicas en las embarcaciones que reflejan la relación ancestral del hombre con el mar.

52 Salud mental

Un buen clima laboral favorece el bienestar, la productividad y la salud de los trabajadores del mar.

56 Páginas médicas

La infección por *helicobacter pylori* puede causar serios problemas digestivos. Conoce sus causas y tratamiento.

58 Cocina a bordo

Te presentamos un plato rico en matices frescos y gran valor nutritivo: aguachile con mango.

62 Náutica deportiva

La Asociación Nacional de Embarcaciones Náuticas (ANEN) da a conocer las últimas estadísticas del sector.

66 Lectura marinera

"Retratos de Mujer mirando al mar", historia de seis mujeres que desafiaron las normas para encontrar su sitio en el mar.

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

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

Síguenos en:



RevistaMAR.ISM



@ISMrevistamar



<https://revistamar.seg-social.es>

Descárgala en tu smartphone





Respiro al Sector

El Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, activa un escudo temporal frente al alza del crudo que impacta a la economía azul. Además de rebajar impuestos a los carburantes, el Gobierno habilita ayudas directas para el cabotaje y conexiones interinsulares y refuerza el apoyo a la flota pesquera ante el incremento del coste energético.

M ANABEL GUTIÉRREZ

El Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, articula un paquete de medidas con horizonte hasta el 30 de junio de 2026. En el ámbito marítimo, la norma crea una ayuda directa para los servicios regulares de transporte marítimo de pasaje, o de pasaje con carga rodada, que operan en líneas de cabotaje y en conexiones interinsulares (Canarias y Baleares). El

objetivo: amortiguar el incremento de costes operativos del combustible y preservar la conectividad marítima en rutas sensibles.

La ayuda se vincula al esfuerzo operativo del buque: una cantidad por cada milla navegada y por cada

tonelada de arqueo bruto (GT). La referencia técnica detalla que el cálculo se aplicará durante un periodo temporal acotado y sobre servicios regulares en las rutas elegibles. En fuentes sectoriales se ha difundido la cifra de 0,1375 céntimos de euro por milla y GT durante tres meses.

La fórmula combina distancia y tamaño para ajustar la ayuda a la realidad de cada barco. No se da la misma cantidad a todos, sino que cada euro está pensado para compensar el gasto energético real. Es una ma-

Medidas vigentes
hasta el 30 de
junio de 2026

nera de que la bonificación sea proporcional, justa y adaptada a la actividad real de cada ruta marítima.

La ventana de aplicación de las medidas de transporte se alinea con el resto del plan -hasta 30 de junio de 2026- y se acompaña de una cláusula de salvaguarda del empleo: las empresas beneficiarias no podrán despedir por causas económicas o de fuerza mayor relacionadas con la crisis; el incumplimiento conlleva reintegro de las ayudas.

RESPIRO FISCAL

En paralelo a las subvenciones sectoriales, el decreto reduce del 21% al 10% el IVA de los carburantes (gasóleos, gasolinas y otros productos energéticos) hasta el 30 de junio de 2026, con el mandato de publicitar la medida en las estaciones de servicio. Esta reducción busca trasladar una señal inmediata de precio a hogares y empresas, incluidos los operadores marítimos y la cadena pesquera (desde avituallamiento a frío y logística).

El sector pesquero se sitúa entre los más afectados por el encarecimiento del combustible y la energía, y el Gobierno ha activado un paquete específico para sostener su actividad en un escenario de costes tensionados. El Real Decreto-ley incorpora una ayuda compensatoria para los armadores destinada a cubrir el sobrecoste energético que afrontan los buques, agravado por el aumento del precio del gasóleo marino y por otros gastos derivados, como envases o energía para congelación y transporte del producto pesquero. Esta línea se refuerza con lo publicado por el MAPA, que

A tener en cuenta

1 Si opera rutas de cabotaje o conexiones interinsulares

Su servicio puede acceder a la ayuda directa calculada por milla navegada y tonelada de arqueo bruto (GT), destinada a compensar el incremento del coste del combustible en rutas regulares de pasaje o pasaje con carga rodada. El cálculo de la bonificación se aplica durante un periodo temporal acotado dentro del marco de vigencia del decreto, cuya fecha tope es el 30 de junio de 2026.

2 Si gestiona una compañía marítima con ayudas directas

Queda activada la prohibición de realizar despidos vinculados a causas económicas o de fuerza mayor relacionadas con la crisis hasta el 30 de junio de 2026; si se incumple, procede el reintegro íntegro de las ayudas. Debe prever controles administrativos posteriores para acreditar regularidad del servicio, documentación técnica y distancias navegadas.

3 Si su ruta depende de bunker competitivo

La rebaja del IVA del 21% al 10% en carburantes, vigente hasta el 30 de

junio de 2026, puede reflejarse en un menor coste operativo global, especialmente en rutas de alta intensidad energética. Las estaciones y suministradores deben publicitar la reducción, lo que añade transparencia a la cadena de precio.

4 Si es armadora o armador de pesca

Puede optar a una ayuda compensatoria por el incremento del coste energético, además de beneficiarse de la exención de la tasa de pesca fresca durante un periodo temporal definido. Se refuerzan las vías de liquidez gracias a la ampliación de líneas ICO-MAPA-SAECA, pensadas para sostener la actividad en un contexto de combustible volátil.

5 Si depende de normativa y adjudicaciones europeas

Algunas de las ayudas -especialmente las ligadas al transporte marítimo- están condicionadas a la compatibilidad con el régimen de ayudas de Estado de la Unión Europea. La efectividad plena dependerá de la decisión final de la Comisión Europea.

detalla que la compensación se calculará según el consumo diario de combustible, el coste semanal del gasóleo y los días de actividad, incluyendo además criterios como el arte de pesca empleada y si el barco opera en caladeros nacionales o internacionales; la dotación inicial asciende a 25 millones de euros. A ello se suma la exención durante tres meses de la tasa de la pesca fresca, un alivio directo para

las embarcaciones que desembarcan producto en lonja, al reducir el coste por primera venta justo cuando la cesta de costes está más presionada. La flota también se beneficia de la ampliación en 300 millones de euros de la línea ICO-MAPA-SAECA, que facilita liquidez en un momento en que los márgenes operativos se estrechan por el alza del crudo y la inestabilidad logística internacional. **M**

Carmen Crespo

**PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE PESCA
EN EL PARLAMENTO EUROPEO**

“España no puede resignarse a ser un país pesquero sin liderazgo en Europa”

Carmen Crespo, eurodiputada del PP, es la presidenta de la Comisión de Pesca en el Parlamento Europeo. Llegó a Estrasburgo desde Andalucía donde ha desempeñado cargos en las Administraciones local y autonómica. Conoce el sector y le gusta pisar puertos y lonjas para escuchar a los pescadores.



¿Qué significa estar en la UE?

La UE ha fortalecido el desarrollo económico, social y territorial de España, especialmente del sector primario. Estar en Europa nos ha permitido avanzar en modernización, competitividad y sostenibilidad, al poder beneficiarnos de fondos que han sido clave para nuestros municipios costeros, para la renovación y adaptación de nuestra flota y para el impulso de la acuicultura y la industria transformadora en España. Además, nos ha permitido acceder a un mercado único, de más de 400 millones de consumidores, que es esencial para la viabilidad y rentabilidad de nuestros pescadores.

¿Qué relación mantiene con el comisario Costas Kadis?

Desde el principio entendí que mi relación con el comisario Costas Kadis debía ser cercana, directa y muy constante porque sólo así podríamos trabajar y defender de verdad los intereses de nuestra flota y de los profesionales del sector.

Desde la Presidencia de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, buscamos un diálogo abierto con el comisario y con el sector, para que quienes salen al mar cada día vean que les escuchamos y que nos importa su trabajo.

Esta legislatura ha traído consigo un cambio importante: la cartera de Pesca y Océanos en la Comisión Europea, lo que aumenta nuestra responsabilidad como eurodiputados, dándonos la oportunidad de impul-

sar desde el Parlamento acciones y políticas que fortalezcan la competitividad de la flota, modernicen el sector y aseguren su futuro con el necesario relevo generacional.

¿Por qué son tan importantes las reuniones con el sector en Europa?

Mantener una estrecha coordinación con el sector nos permite poner el foco en lo que realmente importa y en lo que debemos defender en el Parlamento europeo. Son reuniones imprescindibles para establecer no sólo una buena interlocución sino para trabajar con ellos, codo con codo, en la defensa de sus intereses, buscando soluciones a los problemas. Si no conoces la realidad de un sector, difícilmente vas a poder ayudar a la flota pesquera a ser más competitiva o a Europa a mantener este sector estratégico.

¿Es difícil defender los intereses pesqueros y acuícolas de tantos países?

Europa es diversa y cada Estado miembro tiene realidades territoriales distintas. No es lo mismo el Báltico que el Mediterráneo o el Atlántico. Pero, pese a las diferencias, compartimos un objetivo común, el de buscar la competitividad y la viabilidad del sector a largo plazo. Podemos tener sensibilidades distintas, pero nadie quiere ver desaparecer el empleo ni la actividad social que el sector pesquero genera en nuestras comunidades costeras.

Precisamente, lo que más valoro de mi trabajo es la capacidad de poder construir consensos y llegar a acuerdos

para la defensa del sector pesquero europeo o para impulsar una Política Pesquera Común que ayude a la flota a ser menos vulnerable y más atractiva para atraer a los jóvenes.

Como presidenta de Pesca quiero buscar el equilibrio para ayudar a la rentabilidad de nuestro sector pidiendo a la Comisión más flexibilidad y simplificación normativa, mayor presupuesto, oportunidades y días de pesca, así como que siempre se tengan en cuenta, en la toma de decisiones, los estudios científicos actualizados y los estudios socioeconómicos.

¿Cómo afectará al sector el presupuesto del próximo período financiero?

La situación geopolítica compleja actual está impactando directamente en los sectores primarios, lo que nos debe obligar a impulsar acciones urgentes que vengan a paliar las subidas del carburante que sufren nuestros pescadores y activar todos los mecanismos a nuestro alcance, tanto a nivel europeo como de España. Eso es lo primero que hay que hacer para dar respuesta a nuestra flota.

El Partido Popular ha exigido a la UE que active el marco

“Debemos impulsar acciones para paliar las subidas de combustible a los pescadores”





Escuchando a los pescadores en una reciente visita a Galicia..

temporal de crisis y transición para ayudar a la pesca, préstamos del BEI que aporten liquidez, aumentar las ayudas MINIMIS y que éstas sean por barco y ayudas extraordinarias a través del FEMPA. Y al Gobierno de España que vaya más allá de la rebaja fiscal y la bonificación al gasóleo que establece en su Real Decreto, que es insuficiente para atajar la situación.

En Europa ejercemos una defensa firme del sector, rechazando la propuesta actual del MFP y exigiendo a la Comisión un fondo extraordinario, de al menos 7.500M€, exclusivos para la pesca. También hemos solicitado el impulso de un Omnibus de Pesca para simplificar, restar burocracia y aliviar costes de producción a los pescadores.

¿Cómo valora el reparto de tacs y cuotas para nuestra flota para 2026?

Fueron negociaciones muy complejas, especialmente para el Mediterráneo. Se ha logrado cierta estabilidad en algunos segmentos,

Los pescadores han hecho enormes esfuerzos por la sostenibilidad

pero otros han quedado de nuevo en una situación precaria, sin poder planear a largo plazo los días de pesca y sin la estabilidad necesaria para continuar la actividad con normalidad. Por ello, defendemos la urgente necesidad de revisar el Plan Plurianual del Mediterráneo, el Reglamento de Control o el veto a las 87 zonas, que tanto lastra a nuestra flota, injusta y desproporcionadamente.

En los últimos años, los pescadores han hecho enormes esfuerzos. La situación de las poblaciones de peces ha mejorado notablemente y ahora toca que la política les acompañe con proporcionalidad

y sentido común por los esfuerzos realizados.

El alga asiática nos invade. ¿Qué se puede hacer para revertir la situación?

La expansión del alga asiática se ha convertido en un problema muy serio para nuestro sector pesquero, con consecuencias directas sobre la actividad, los costes y la viabilidad de muchas explotaciones. Desde el PP hemos elevado este problema a Europa, situándolo donde tiene que estar, y exigiendo soluciones. En ese sentido, en un reciente informe del Parlamento Europeo impulsé una enmienda específica para reforzar la respuesta europea frente a especies invasoras como esta, incluyendo la movilización de fondos europeos para su control y mitigación.

Pero no basta con exigir en Europa. El Gobierno de España no puede seguir de brazos cruzados ante una realidad que está golpeando con dureza a nuestros pescadores. Andalucía lleva años liderando la respuesta, con ayudas directas al sector y promoviendo investigaciones para la revalorización del alga como oportunidad económica. Ese es el camino.

¿Cómo garantiza el Parlamento europeo la seguridad alimentaria de los productos del mar?

Europa cubre en torno al 38% de su consumo con producción propia. Si descontamos las exportaciones, la dependencia exterior es aún mayor. Garantizar la seguridad alimentaria implica reforzar la flota, apoyar la acuicultura y asegurar trazabilidad y control en las importaciones.

En el Parlamento Europeo somos conscientes de ello. Por eso, impulsamos medidas, ayudas y acciones que aporten rentabilidad y competitividad. Algo que pasa por aumentar las oportunidades y días de pesca a nuestros productores. Lo logramos cerrando acuerdos comerciales bloqueados para que nuestra flota pueda pescar en aguas internacionales, flexibilizando la normativa restrictiva que lastra la pesca y facilitando fondos y recursos para que el sector pueda modernizarse y ser atractivo para los jóvenes.

¿Qué podemos hacer para no perder competitividad?

Nuestros pescadores cumplen las normas más exigentes del mundo. Por eso defendemos reforzar el control de las importaciones y los recursos que existen para luchar contra la pesca ilegal. Y, como decía anteriormente, impulsar un Omnibus de la Pesca que aporte flexibilidad y simplificación al sector, con medidas que ayuden a paliar costes de producción y fondos para avanzar hacia la descarbonización que, en gran medida, reducirá los gastos por barco. Ello pasa igualmente por abrirnos a una nueva Política Pesquera Común que prime la rentabilidad con nuevas posibilidades e instrumentos a la pesca.

¿Cómo se puede evitar la competencia desleal?

Reciprocidad en estándares, control real de importaciones, trazabilidad efectiva y aplicación firme contra la pesca ilegal. Sin igualdad de condiciones no hay competitividad posible.



Carmen Crespo es partidaria de impulsar un Omnibus de la Pesca.

La lucha contra la pesca ilegal es una batalla que se libra desde Europa constantemente y que no podemos abandonar, porque significaría dejar desprotegidos a nuestros pescadores europeos, que son quienes cumplen los más altos estándares de sostenibilidad.

¿Qué hay que hacer para que los Estados de la UE valoren a nuestros pescadores?

España no puede resignarse a ser un país pesquero sin liderazgo en Europa. Esto no va de “países del sur”, va de un modelo europeo, que tenemos que defender.

El problema es que, mientras países como Francia buscan alianzas y ejercen presión e influencia en las decisiones, nuestro gobierno permanece impasivo. España tiene que recuperar el peso que le corresponde en Bruselas y dejar de ser un actor secundario en decisiones que afectan directamente a nuestros sectores estratégicos. Y la pesca lo es.

Porque no hablamos solo de tradición, sino de economía, empleo y soberanía alimentaria. España cuenta con una de las mayores flotas pesqueras de la UE y el sector genera más de 30.000 empleos directos, además de miles de puestos indirectos en la transformación y comercialización.

Nuestro gobierno no pone en valor todo este potencial para ser estratégico en las decisiones. Y cuando España renuncia a liderar, otros deciden por nosotros. Eso no es aceptable en un país eminentemente pesquero como España y es algo que debemos corregir. **M**

La seguridad
alimentaria
exige asegurar
la trazabilidad y
mayor control en
las importaciones

40 AÑOS del mar en Europa

M ANA DIAZ / ANABEL GUTIERREZ

El 9 de mayo, Día de Europa, se conmemora el aniversario de la Declaración Schuman, que sienta las bases de lo que hoy es la Unión Europea (UE). Al mismo tiempo, este año celebramos los 40 años de nuestra adhesión a la entonces Comunidad Económica Europea (CEE)

Tras un largo proceso, iniciado ocho años antes, el 12 de junio de 1985, España firmaba en Madrid el Tratado de Adhesión a la CEE, haciéndose efectiva la integración plena el 1 de enero de 1986, junto a Portugal.

La integración consolidó nuestra democracia, iniciándose una etapa de prosperidad, al permitirnos acceder a fondos estructurales que modernizaron nuestras estructuras y sistemas de producción económica, y convirtiéndonos en un actor clave en el proceso de construcción del proyecto europeo en estos 40 años.

Agradecemos a quienes, desde su posición de liderazgo, han expresado su opinión sobre este hecho, que ha marcado el devenir de nuestra historia como país y de nuestra gente del mar.



Detalles de la Adhesión

● **Firmantes.** Felipe González, presidente del Gobierno; Fernando Morán, ministro de Asuntos Exteriores; Manuel Marín, secretario de Estado, y Gabriel Ferrán, embajador ante la UE, firmaron la adhesión.

● **Contexto.** La firma tuvo lugar en el Palacio Real de Madrid el mismo día que lo hizo Portugal. Ambos países entramos a la vez.

● **Impacto.** El acuerdo nos permitió acabar con el aislamiento continental e integrarnos en el mercado común, modernizando así nuestras estructuras económica y política.

● **Presidencias.** Hemos presidido en cinco veces el Consejo de Europa. La primera, en 1989 y la última en 2023. Las otras, en 1995, 2002 y 2010.

● **Comisarios.** Hemos aportado nueve nombres a las distintas comisiones sucedidas desde 1986. Abel Matutes y Manuel Marín, formaron parte de la comisión de Jacques Delors.

Marín seguiría como comisario con Jacques Santer, en 1995, y ocupó temporalmente la presidencia tras su dimisión, en 1999. Durante este tiempo también fue comisario Marcelino Oreja.

En la comisión Prodi (1999-2004) nos representaron Loyola de Palacio y Pedro Solbes, que dejó el cargo en 2004, cediendo el testigo a Joaquín Almunia hasta 2014.

A continuación, llegó Miguel Angel Arias Cañete, en el equipo de Jean Claude Juncker, quien estuvo en Bruselas hasta 2019. En el primer mandato de Ursula Von der Leyen, Josep Borrell fue vicepresidente y máximo responsable de la política exterior europea. Actualmente, Teresa Ribera es vicepresidenta y comisaria de Transición Limpia.

● **Eurodiputados.** El número de representantes españoles en el Parlamento Europeo ha evolucionado al hacerlo también el número de escaños de cada Estado miembro. Hoy tenemos 61 eurodiputados españoles, tras el nuevo reparto salido del Brexit.

● **Presidencias en la Eurocámara.** Enrique Barón (1989-1992), José M^a Gil Robles (1997-1999) y Josep Borrell (2004-2007) han sido presidentes en la Eurocámara.

● **Fondos de cohesión.** Hemos recibido más de 9.500M€ de los fondos IFOP, FEP, FEMP, FEMPA para pesca.

● **Fondo Social Europeo.** Para crear empleo, ayudar a las personas a tener mejores puestos de trabajo, garantizándoles oportunidades laborales más justas, hemos recibido más de 35.000 M€.

● **PIB.** El progreso constante derivado de la entrada en la UE, nos ha permitido acceder al mercado único y al euro, duplicando nuestro PIB desde 1986.

● **Empleo.** La adhesión ha traído nuevas oportunidades de empleo, pasando de los 10,8 millones de trabajadores en 1986 a superar los 22 millones en 2026.

● **Exportaciones.** Los acuerdos comerciales y de acceso preferencial que la UE mantiene con más de 80 países han incrementado nuestras exportaciones, que han pasado de 12.600M€, en 1986, a 141.500M€, en 2024.

● **Erasmus.** Más de 200.000 estudiantes españoles han estudiado en universidades europeas gracias al programa Erasmus, creado en 1987.

● **Otros hitos.** Firmamos el Acuerdo Schengen, en 1991, y adoptamos el euro en 2002.

Elena Martínez

Directora del ISM

Adaptación a las normas comunitarias

La adhesión de España a la entonces Comunidad Económica Europea supuso un gran cambio en las políticas públicas españolas. Han pasado 40 años y debemos valorar cómo dicha integración ha condicionado la ordenación del sector pesquero, la gestión de los recursos, la protección del medio marino y de la seguridad social de los trabajadores del mar o nuestra posición internacional en materia marítima y pesquera.

Lo más importante en pesca ha sido nuestra integración en la Política Pesquera Común, un marco normativo supranacional que regula la explotación de los recursos en aguas comunitarias y externas. Supuso la pérdida de una política pesquera exclusivamente nacional y el sometimiento a un sistema común de normas técnicas, de control y de gestión. La adhesión a la UE nos ha permitido acceder a fondos que han transformado el sector, accediendo a programas de modernización de la flota y diversificación económica en zonas costeras e impulsando la acuicultura y la sostenibilidad ambiental.

Esta influencia se ha notado también en la Marina Mercante. La liberalización del cabotaje marítimo intensificó la movilidad de empresas, buques y tripulaciones dentro del espacio comunitario, lo que para el ISM ha supuesto mayor diversidad de situaciones laborales en los buques, al convivir tripulaciones de distintas nacionalidades y regímenes jurídicos, y mayor complejidad en la aplicación y control de los derechos sociales marítimos. El papel del ISM ha salido reforzado al ser una entidad gestora especializada en la afiliación, cotización y prestaciones de los trabajadores del mar, coordinándose con otros sistemas de seguridad social para obtener el cómputo recíproco de cotizaciones, garantizando prestaciones jus-



“La libre circulación ha reforzado el papel del ISM en materia de seguridad social”

tas, independientemente del país donde se realicen las cotizaciones.

El ISM es referente en medicina marítima, formación y seguridad laboral, gracias a una adaptación constante a los nuevos requisitos técnicos, sanitarios y formativos. El reto futuro pasa por seguir adaptándonos a los cambios derivados de la normativa europea, la transición ecológica y la transformación del sector marítimo, manteniendo como eje central de nuestra actividad la protección de la gente del mar.



Isabel Artime Secretaría General de Pesca

Integración y liderazgo

Desde su incorporación a la Unión Europea en 1986 -entonces Comunidad Económica Europea-, España ha consolidado su papel como potencia pesquera mundial aportando experiencia, conocimiento y profesionalidad.

La primera Política Pesquera Común (PPC) de 1983 supuso la introducción de los Totales Admisibles de Capturas (TAC) y el sistema de cuotas. La reforma de 1992 impulsó la adaptación de la capacidad de la flota a los recursos disponibles, su modernización y eficiencia. En 2002 se reforzó el enfoque de sostenibilidad mediante el principio de precaución y la reforma de 2013 consolidó el objetivo del Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) para 2020, meta que España cumplió un año antes.

En este tiempo, España ha mantenido su posición de liderazgo con un proceso exitoso de adaptación orientado a la sostenibilidad. Asimismo, se ha consolidado como referente internacional en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). En paralelo, la acuicultura se ha arraigado como una actividad estratégica con técnicas avanzadas y sostenibles y una apuesta decidida por la innovación.

En este proceso han sido clave los instrumentos que han evolucionado hasta el actual Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA), un apoyo que ha permitido avances significativos en eficiencia, selectividad, comercialización, organización sectorial, transformación e impulso de la economía azul.

La pesca y la acuicultura tienen en España un arraigo histórico y cultural, y constituyen un sector prioritario por su contribución al suministro de alimentos sanos, seguros y sostenibles, que refuer-

zan además la autonomía estratégica alimentaria de la Unión Europea

Esperamos que la futura PPC refuerce la sostenibilidad económica y social. Dentro del proceso de revisión en curso, nuestro propósito es impulsar, junto con nuestros socios europeos, una simplificación que mejore la coherencia normativa y favorezca la competitividad, así como garantizar un fondo financiero suficiente para afrontar desafíos tan importantes como la renovación de la flota, el relevo generacional, el descenso del consumo de pescado entre los jóvenes y la transición energética y digital.

La Secretaría General de Pesca reafirma su compromiso con un sector sostenible, competitivo y rentable en toda la cadena de valor.

**“Nos hemos consolidado
como potencia pesquera
mundial aportando
experiencia, conocimiento y
profesionalidad”**



Javier Garat

Secretario General de CEPESCA

Menos embarcaciones y tripulantes

Este año celebramos los 40 años de la entrada de España en la entonces Comunidad Económica Europea. Se trata de uno de los acontecimientos históricos más importantes de los dos últimos siglos para nuestra nación, que ha permitido desarrollarnos económica y socialmente, crecer, modernizarnos, optar a unas infraestructuras magníficas y convertirnos en la cuarta economía de la UE.

En este sentido, la adhesión española nos ha sido en general muy positiva. Pero, para la pesca, la situación es diferente. Hay aspectos positivos y otros muy negativos. Entre los positivos destacaría el acceso a fondos europeos que han permitido modernizar la flota, mejorar las infraestructuras en tierra (lonjas), avanzar en innovación y tecnología, mejorar las capacidades científicas y de inspección y control, así como proteger considerablemente la biodiversidad, los ecosistemas marinos y la situación de las poblaciones de peces. Pero el precio pagado ha sido muy alto. Hemos pasado de tener unos 17.500 buques de pesca y unos 105.000 tripulantes, a los actuales 8.400 y 30.000, respectivamente.

La pesca fue uno de los últimos asuntos que acabaron de cerrarse en las negociaciones previas a la adhesión. Los países que entonces formaban la CEE tenían miedo a la llegada de los españoles. Consideraban que la “*Armada invencible*” iba a acabar con ellos. Por este motivo, tomaron una serie de precauciones para que no pudiéramos desarrollar todo nuestro potencial y que nos concedieran menos cuotas de pesca de las que realmente nos corresponderían por nuestras capturas históricas.

Se estableció un período transitorio, con unas excepciones a las normas generales, que nos perjudicaron claramente. Así, por ejemplo, la llamada flota de “*Gran Sol*” estaba compuesta por unas 450



“Necesitamos un cambio de rumbo urgente en las políticas pesqueras de la UE”

unidades antes de entrar en la CEE. Al incorporarnos, solo pudimos contar con 300, de los que hoy apenas quedan 70.

Por otro lado, al tener una política pesquera común, con competencias pesqueras exclusivas para la UE, prácticamente todo se decide en Bruselas, donde la sensibilidad es muy inferior a la que tenemos en España. Allí, la pesca no forma parte del patrimonio, de la cultura, de la tradición o de la gastronomía, como ocurre aquí. Están muy alejados de la realidad. Por eso, necesitamos urgentemente un cambio de rumbo en las políticas pesqueras de la UE. Después de 40 años, ya va siendo hora.



Basilio Otero Presidente de la FNCP

Sabor agridulce

Es difícil escribir positivamente sobre la entrada de España en la UE y su repercusión en el sector. Los primeros años fueron difíciles. Entrábamos en un “club” establecido con enormes diferencias en materia pesquera, lo que trajo inestabilidad y rebaja de flota.

Cuando entramos en la UE teníamos más de 20.000 barcos. Con el paso del tiempo se hicieron cosas importantes: modernizando y ampliando puertos y una gran reconversión de flota construyendo barcos más modernos, habitables y eficientes.

Pero, lo que se hizo bien en la última década del siglo XX cambió en los primeros años de este con desgüaces, nueva Política Pesquera Común, el libro blanco de la pesca.... En mi primer año como Patrón mayor, en mi Cofradía se desgüazaron 19 embarcaciones. Desde entonces, la flota española ha disminuido hasta los poco más de 8.500 barcos actuales.

Con el anterior comisario de Pesca, vivimos un “radicalismo verde” que nos ha llevado casi a la desaparición, pero tenemos esperanzas con Costas Kadis.

Los pescadores somos parte de la solución a muchos de los problemas del océano. Somos los guardianes del mar. Proveemos de alimento, sano y saludable, a una población europea que importa más del 70% del pescado que consume porque la UE no

nos deja pescar más, pese a que muchas de las especies están en Rendimiento Máximo Sostenible. Y somos parte de la solución porque con nuestros barcos extraemos cientos de toneladas de basura marina que no generamos, pero sí recogemos.

Buscamos certezas para el futuro. No podemos esperar cada año al mes de diciembre para planificar la estrategia empresarial del año siguiente. No podemos ser pescadores del siglo XXI con barcos antiguos. No podemos descarbonizar sin cambiar motores. No podemos tener relevo generacional sin barcos competitivos.

Queremos una Europa cercana, que nos entienda y ofrezca mejoras pactadas con nosotros, no con acciones en nuestra contra. Debemos cambiar la curva de importación de pescado procedente de terceros países que no cumplen los criterios a los que estamos obligados en la UE.

Queremos un futuro social y económico adecuado. Por eso pescamos y luchamos. Confiamos en la UE desde el principio. Ahora es ella quien debe confiar en nosotros.



“Confiamos en la UE desde el principio. Es hora de que la UE confíe en la gente del mar”

Juan Manuel Trujillo

Sector del Mar de la FSC de CCOO. Presidente Sección Europea de Pesca de la ETF

Condiciones sociolaborales dignas

En 2026, España celebra 40 años de integración en la Unión Europea, un hito que ha redefinido por completo el horizonte de los trabajadores del mar. La entrada en el “club” europeo en 1986 no solo supuso el acceso a caladeros y cuotas, sino también una metamorfosis profunda en las condiciones sociolaborales de un sector históricamente duro y precarizado.

Uno de los mayores beneficios de la adhesión fue sin duda la libre circulación de personas, que permitió a nuestros marinos trabajar en flotas de otros Estados miembro con plenas garantías de seguri-



“La entrada en la UE cambió las relaciones sociolaborales de un sector históricamente duro y precarizado”

dad social. En paralelo, la armonización técnica bajo el paraguas de la UNCLOS y el Convenio de Torremolinos (para la seguridad de los buques) sentó las bases para reducir la siniestralidad.

La formación también dio un salto cualitativo. Gracias al Convenio STCW-F, los estándares de competencia para el personal de buques de pesca se profesionalizaron, garantizando que la pericia de nuestros marineros fuera reconocida y homologada internacionalmente, elevando así su valor en el mercado laboral global.

Sin embargo, el avance más significativo en materia de dignidad laboral llegó con el Convenio 188 de la OIT. La Unión Europea actuó como motor de cambio mediante la Directiva (UE) 2017/159, que obligó a los Estados miembro a garantizar condiciones dignas de alojamiento, alimentación, salud y contratos por escrito.

España cumplió con este mandato a través del Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, blindando jurídicamente derechos fundamentales a bordo. Esta normativa no es solo técnica. Es la garantía de que el pescador no es un trabajador de segunda categoría frente a quienes laboran en tierra.

A pesar de estos logros, el balance de estos 40 años presenta una sombra de responsabilidad social. La plena efectividad de estas normas depende de la negociación colectiva. Actualmente, los interlocutores sociales en España tienen el reto urgente de negociar los acuerdos marco para la pesca de altura y de bajura. Sin este consenso entre sindicatos y patronal, la protección real de quienes faenan en nuestros mares seguirá incompleta, recordándonos que la integración europea es un proceso vivo que exige compromiso constante en casa.

Javier Ojeda
Gerente de APROMAR

Impulso hacia un modelo acuícola líder y sostenible

La adhesión de España a la Unión Europea hace ahora 40 años supuso un punto de inflexión para los sectores vinculados al mar, especialmente para la acuicultura. La integración en el marco comunitario ha permitido consolidar un modelo productivo basado en la sostenibilidad medioambiental, la seguridad alimentaria, la innovación y el rigor científico.

Hoy en día, España es el primer productor acuícola de la UE, con más de 268.564 toneladas anuales y un valor en primera venta superior a 856,5 M€. Este liderazgo es el resultado de décadas de adaptación a un entorno normativo exigente que ha elevado los estándares ambientales, de calidad y bienestar animal, reforzando la confianza de los consumidores y posicionando a nuestro país como referente internacional.

La pertenencia a la UE ha sido clave para estructurar una política común orientada a garantizar el abastecimiento alimentario sin comprometer la protección de los ecosistemas. En un contexto global de creciente presión sobre los recursos naturales, la acuicultura europea, -especialmente la española-, se ha consolidado como un sistema estratégico para cultivar proteína de alta calidad bajo estrictos criterios de trazabilidad, control sanitario y sostenibilidad ambiental.

España ha participado activamente en el desarrollo de las Directrices Estratégicas para una Acuicultura de la UE más Sostenible y Competitiva (2021-2030), alineando su crecimiento con los objetivos comunitarios y con la Estrategia Española de Economía Azul. La modernización tecnológica, la diversificación de especies y el impulso al empleo cualificado en zonas rurales, fluviales y costeras son hoy señas de identidad de un sector



**“Debemos avanzar en
gobernanza y coordinación
administrativas para
competir en igualdad
con terceros países”**

que combina competitividad, resiliencia y responsabilidad.

Por otra parte, estos 40 años han evidenciado la importancia de seguir avanzando en la mejora de la gobernanza y una mayor coordinación entre administraciones, para asegurar un marco regulatorio eficaz que permita competir en igualdad de condiciones con terceros países.

De cara a 2030, reafirmamos nuestro compromiso con la sostenibilidad medioambiental, el bienestar animal y la seguridad alimentaria como pilares de un modelo europeo sólido, innovador y listo para afrontar los retos futuros como el cambio climático.

Ana Núñez

Directora General de la Marina Mercante

Un proceso continuo de modernización

La adhesión a las Comunidades Europeas en el año 1986 supuso la brusca adaptación a las líneas marcadas por el Acta Única para abordar la realización efectiva del Mercado Único Interior en 1993, mediante la armonización de los sistemas y legislaciones marítimas europeas, lo que obligó a un nuevo redimensionamiento de las estructuras marítimo-portuarias.

En particular, la inmediata aplicación de los Reglamentos 4055 y 4058 de 1986, y 3577/1992, constituyó un hito para la apertura de nuestro sistema, al instaurarse el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados Miembros, entre éstos y terceros países, y dentro de los propios Estados Miembros (cabotaje marítimo).

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, contribuyó de forma decisiva en el proceso de modernización y liberalización de la marina mercante, al llevar a cabo la delimitación de las competencias marítimas del Estado, la supresión de trabas administrativas existentes en el sector, la adaptación de la nacionalidad de las tripulaciones a la libre circulación de trabajadores, la liberalización de la importación o exportación de buques, la creación de

la "Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima" para asumir la prestación de determinados servicios que demandaban mayor libertad de gestión, y la creación de un Registro Especial de Buques y Empresas Navieras con sede en las islas Canarias, a fin de posibilitar la competitividad de nuestras empresas navieras, a semejanza de los ya existentes en otros países miembros.

En el bloque de la seguridad marítima y protección del medio marino, España hubo de transponer múltiples Directivas sobre formación de tripulaciones, equipos marinos, registro de tripulaciones y pasajeros, sociedades de clasificación, y realización de inspecciones regulares obligatorias en los puertos de la Unión.

Gran repercusión tuvieron los cambios normativos introducidos mediante los conocidos como «paquetes Erika» tras las catástrofes del "Erika" y "Prestige", en 1999 y 2002 respectivamente, que conllevaron el establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo (SafeSeaNet), y la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

No menos importantes son las normas ambientales acordadas en el seno de la Unión, que continúan en la actualidad mediante el paquete «Fit for 55», y que obligan a una adaptación progresiva de las flotas europeas para conseguir los objetivos de reducción de emisiones.

En definitiva, en estos cuarenta años nuestro sector ha experimentado un proceso continuo de modernización y apertura que todavía continúa.



“Tras las catástrofes del Erika y el Prestige se estableció un sistema europeo de seguridad”

Gustavo Santana Presidente de Puertos del Estado

Puertos más competitivos y conectados

La incorporación de España a la entonces Comunidad Económica Europea en enero de 1986 supuso un punto de inflexión para el sector marítimo-portuario español. Cuatro décadas después, la integración en el proyecto europeo ha sido un factor decisivo para la modernización, apertura internacional y consolidación del sistema portuario como infraestructura estratégica para la economía.

La pertenencia a la actual UE ha permitido integrarnos de pleno en el mercado interior europeo, favoreciendo el crecimiento del comercio exterior y del tráfico marítimo. Los puertos españoles han reforzado su papel como puertas de entrada y salida de mercancías hacia Europa y como plataformas logísticas clave en las cadenas globales de suministro, especialmente por nuestra posición geoestratégica entre el Atlántico y el Mediterráneo.

Desde el punto de vista institucional, la adaptación al marco regulatorio europeo ha impulsado importantes reformas en la gobernanza portuaria. La creación del actual modelo de sistema portuario de titularidad estatal, coordinado por

Puertos del Estado y gestionado por las autoridades portuarias, ha permitido avanzar hacia una gestión más eficiente, autónoma y orientada a la competitividad. Este modelo ha facilitado la planificación estratégica, la coordinación entre puertos y su integración en las políticas europeas de transporte.

La integración europea también nos ha permitido acceder a instrumentos financieros comunitarios que han permitido la modernización de infraestructuras portuarias, la mejora de accesos ferroviarios y viarios, y el desarrollo de nodos logísticos intermodales. Asimismo, la participación en iniciativas como la Red Transeuropea de Transporte ha reforzado la conectividad de los puertos españoles con los principales corredores logísticos del continente.

En paralelo, el marco europeo ha impulsado avances en ámbitos como la sostenibilidad ambiental, la digitalización y la innovación tecnológica en el entorno portuario. Las políticas comunitarias han promovido la reducción de emisiones, la eficiencia energética y la implantación de soluciones inteligentes para mejorar la gestión del tráfico marítimo y portuario.

En conjunto, estos 40 años en la UE han contribuido a transformar profundamente el sistema portuario español. Desde la perspectiva de Puertos del Estado, la integración europea ha sido un motor de modernización y cooperación, permitiendo que los puertos españoles refuercen su competitividad internacional y su papel como nodos esenciales para el comercio, la logística, el desarrollo económico y la cohesión territorial.

“Se ha reforzado la conectividad de los puertos españoles con los principales corredores logísticos del continente”



Elena Seco

Directora General de ANAVE

Regulación, datos y competitividad

El 1 de enero de 1986 España se incorporó a la entonces Comunidad Económica Europea. Para el transporte marítimo se abrió una etapa de liberalización que supuso el paso desde un marco de fuerte intervención a otro más abierto y orientado al mercado. El hito inicial fue el Reglamento 4055/86, que aplicó la libertad de prestación de servicios al transporte marítimo internacional y eliminó reservas de carga y acuerdos bilaterales. A esa apertura le siguió la liberalización del cabotaje con el Reglamento 3577/92.

Durante los años siguientes, la UE actuó como palanca para la aplicación más homogénea y efectiva de reglas internacionales, incorporando al acervo comunitario numerosos convenios y normas de la OMI. En esa línea, los paquetes Erika y la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) reforzaron la supervisión y el respaldo técnico, especialmente a través del control por el Estado del puerto y de mecanismos de seguimiento e información del tráfico marítimo. Ese impulso contribuyó también a acelerar acuerdos globales, como la retirada progresiva de los petroleros de casco sencillo.

Sin embargo, a raíz del hundimiento del Prestige, la UE empezó a desplegar también instrumentos propios. En algunos casos, esa presión contribuyó a acelerar decisiones en la esfera internacional, como ocurrió con el endurecimiento del calendario aplicable a los petroleros de casco sencillo o con el contenido máximo de azufre de los combustibles marinos.

En los últimos años, esta tendencia a la regulación regional se ha acentuado, especialmente en materia climática. El MRV europeo, la inclusión del transporte marítimo en el EU ETS y el reglamento FuelEU Marítimo han consolidado un modelo de cumpli-



“Para el transporte marítimo se abrió una etapa de liberalización abierta y orientada al mercado”

miento más intensivo en datos, con mayores costes, exigencias operativas y administrativas. Al mismo tiempo, ya se están apreciando efectos indeseados, como desvíos de tráficos, reconfiguración de rutas y, en determinados segmentos de corta distancia, trasvase modal hacia la carretera, que trasladan las emisiones fuera del ámbito regulado. Es lo que se conoce como “fuga de carbono”.

Mirando a los próximos 40 años, la prioridad debería ser alinear ambición y eficacia mediante un auténtico liderazgo europeo que impulse acuerdos globales en la OMI y, a la vez, avance hacia una racionalización del marco legislativo, reduzca la carga burocrática y apueste por una digitalización que simplifique trámites, no que los multiplique.

Pilar Otero

Presidenta de ANMUPESCA

Reconocimiento a las mujeres del sector pesquero

La adhesión de España a la Unión Europea en 1986 supuso un cambio estructural para todo el sector pesquero. La integración europea abrió un ciclo de modernización, profesionalización y reconocimiento que transformó la forma de pescar, pero también la manera de producir, transformar y comercializar. Este proceso fue especialmente relevante para las mujeres que sostenían la cadena mar-industria: mariscadoras, rederas, empacadoras, fileteadoras, manipuladoras, trabajadoras de conservas, depuradoras, logística y comercialización.

Europa trajo normas más estrictas, sí, pero también un marco que dignificó cada eslabón de la cadena. Homologación de titulaciones, regulaciones sanitarias y trazabilidad no fueron simples requisitos técnicos: se convirtieron en herramientas que permitieron a miles de mujeres afirmar que su labor era un trabajo cualificado, imprescindible y merecedor de reconocimiento. Ese paso, que podría parecer un trámite administrativo, supuso en realidad un salto histórico hacia la profesionalización y la visibilidad de las mujeres del sector pesquero.

Los fondos europeos acompañaron esta transformación. El FEP (2007-2013) permitió modernizar instalaciones, mejorar la seguridad laboral y profesionalizar tareas que históricamente recaían en mujeres sin reconocimiento. El FEMP (2014-2020) impulsó la innovación en la industria transformadora, apoyó proyectos liderados por mujeres y fortaleció la diversificación económica en los territorios costeros. Y hoy, el FEMPA (2021-2027) incorpora la igualdad de género como criterio de valoración, reconociendo que la sostenibilidad de la cadena mar-industria depende también del liderazgo femenino.

Europa no solo aportó financiación: aportó legitimidad, permitiendo que mujeres del sector pes-



“Gracias a la entrada en la UE, la cadena mar-industria también se escribe en femenino”

quero pasaran de ser mano de obra silenciosa a ocupar espacios de decisión en los GALP, órganos consultivos y en las redes europeas donde se decide el futuro del sector. Este reconocimiento ha tenido un impacto profundo en la autoestima colectiva de nuestras comunidades.

Como presidenta de ANMUPESCA, sé que esta historia no es solo técnica: es una historia de dignidad. La entrada en la UE nos dio herramientas, pero fueron las mujeres del sector pesquero quienes las convirtieron en derechos, en oportunidades y en futuro. Hoy, gracias a esa transformación, podemos afirmar que la cadena mar-industria también se escribe en femenino.

Pablo Abaunza

Investigador del IEO en Santander. Vicepresidente primero del ICES

Más fondos para investigación marina

Impulsada por instituciones científicas como el Instituto Español de Oceanografía, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Instituto Geológico y Minero, el Instituto Hidrográfico de la Marina, el Real Observatorio de la Armada, varias universidades y museos, la investigación marina en España estaba en desarrollo antes de 1986.

La entrada de España en la UE supuso un avance muy significativo, tanto en términos cuantitativos como cualitativos; ya que, la integración en este marco supranacional facilitó el acceso a nuevas fuentes de financiación, a infraestructuras científicas más avanzadas y a redes internacionales de colaboración.

Tras nuestro ingreso, aumentaron notablemente los programas de financiación científica y de cooperación internacional en el ámbito marino. Gracias a estos programas fue posible desarrollar proyectos multidisciplinarios relacionados con la observación oceanográfica a escala europea y global, el estudio de la contaminación y la biodiversidad marinas, la evaluación de los recursos pesqueros y el desarrollo de nuevos productos en la acuicultura.

Algunos de los programas más relevantes han sido: MAST (Marine Science and Technology, (1989-1998), los fondos FEMP y FEMPA (2014-2027), fondos FEDER (1975-2027) y el programa "Horizon Europe" (2021-2027). Además, esta financiación ha servido para apoyar la aplicación de importantes directivas marco europeas relacionadas con el medio marino.

La pertenencia a la UE también impulsó el desarrollo de infraestructuras científicas en España. Se han creado plataformas como PLOCAN, en Canarias, y SOCIB, en Baleares; y se han construido nue-

vos buques de investigación oceanográfica, como el Odón de Buen, o el centro de cultivo de atún rojo ICAR, en Murcia.

También se ha fortalecido la colaboración internacional. Científicos españoles participan activamente en organismos y en redes científicas internacionales y en diversas organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROPs). Además, los programas europeos han fomentado el intercambio de investigadores, promoviendo la cooperación y el aprendizaje entre científicos de distintos países.

En conjunto, la pertenencia de España a la Unión Europea ha contribuido de forma decisiva al progreso de la investigación marina, consolidando su papel en el ámbito científico internacional.

“La entrada en la UE ha contribuido al progreso de la investigación marina en España”





Roberto Alonso
Secretario General de ANFACO-CYTMA

Internacionalización, modernización y cooperación permanente

La adhesión de España a las Comunidades Europeas no fue solo un cambio institucional. Coincidió con la construcción del mercado interior sin fronteras, plenamente operativo desde 1993, y que elevó la competencia fuera de nuestro país, obligándonos a ganar productividad, economía de escala y profesionalización comercial.

Paralelamente, la Política Pesquera Común aportó un marco de reglas y previsibilidad: su primera formulación en materia de conservación y gestión se asocia al Reglamento (CEE) 170/83, y el enfoque integral quedó consolidado en el Reglamento (UE) 1380/2013, que incluye también medidas para toda la cadena de la transformación y comercialización de productos pesqueros.

Este nuevo entorno europeo innegablemente aceleró una transformación clave. Para competir en un mercado interior exigente, la industria conservera y transformadora tuvo que internacionalizar su abastecimiento, fortalecer redes de logística globales, y gestionar el riesgo de materias primas en un tablero cada vez más interdependiente.

El resultado de esa combinación: mercado interior, redes diversificadas y mejora industrial, se refleja en liderazgo. España figura como primer productor de la UE y es una potencia mundial en transformación, con fuerte concentración empresarial en Galicia.

La modernización ha ido aparejada de la técnica y regulatoria en la UE. El paquete de higiene (852/2004 y 853/2004) homogeneizó exigencias para operadores y productos de origen animal, impulsando diseño higiénico, control de procesos y auditoría. Y la trazabilidad evolucionó hacia un pilar de control y competencia leal, reforzada con el actual reglamento de control y por las obligaciones de trazabilidad integral.

La industria ha defendido la colaboración público-privada. En lo estructural, los fondos europeos fueron decisivos. El IFOP (creado en 1993) financió la modernización de la transformación y comercialización y el FEMPA (2021-2027) mantiene el apoyo hacia una sostenibilidad ligada a la innovación azul.

El reto futuro pasa por asegurar que esta historia sea permanente, garantizando un *"level playing field"* real en el mercado interior, especialmente en materia de pesca INDNR. La UE necesita avanzar en una auténtica Unión aduanera que vigile y con herramientas efectivas de control en todos los países. ANFACO-CYTMA defiende estos principios como paso indispensable para una bioeconomía azul que abrirá nuevas oportunidades. Apostamos por la pesca sostenible y la colaboración con toda la cadena de valor para mantener las fábricas en Europa y nuestra influencia global.

“El mercado único nos ha obligado a ganar competitividad, economía de escala y profesionalidad”



M^a Luisa Álvarez
Directora General de FEDEPESCA

Nuevas formas de comprar y consumir

Empecé a trabajar en el sector de la comercialización pesquera en 1990 -casi esos 40 años de cambios del mar que ha supuesto la entrada en la UE- viviendo también los cambios en nuestro mercado alimentario, con la entrada de grandes operadores, que han modificado la forma de comprar y consumir radicalmente.

Al tiempo, hemos avanzado tanto en derechos de los consumidores, en seguridad alimentaria, en trazabilidad e información al consumidor final, en control y en sostenibilidad que podemos afirmar, sin ninguna duda, que vivimos en el entorno pesquero y acuícola más regulado, garantista y controlado del mundo.

He vivido infinitas modificaciones legislativas procedentes de la Unión que nos ayudaron a mejorar, a innovar y a pensar de otra manera, a reinventarnos, a construir un mundo mejor, un mercado más transparente y justo. Pero esta maquinaria europea está dejando atrás a las personas y a los pequeños empresarios de toda la cadena que protagonizaron esa transformación y que, con su esfuerzo y dedicación, contribuyeron a una Europa y a una España mejores.

Ha llegado la hora de dejar de asfixiar a los operadores de la cadena del mar con exigencias que buscan la excelencia a base de anular la rentabilidad y disparar los costes, lo que repercute en los precios, al tiempo que convivimos con un 80% de productos importados en nuestros mercados pesqueros y acuícolas. Productos que no están sometidos a las mismas exigencias laborales, sociales, medioambientales y burocráticas y que, por ello, compiten con precios inferiores.

Europa no puede dismantelar su cadena productiva, menos la alimentaria. La *"economía de los papeles"* no puede paralizar la economía real. Ha llegado el momento de legislar sin asfixiar, de acompañar, de prestigiar, de proteger a los operadores de una cadena que se hace cada vez más pequeña, de principio a fin, lo que puede poner en jaque nuestra independencia alimentaria, nuestra cultura marinera y gastronómica, nuestra confianza en Europa. La UE no puede crear un espacio totalmente injusto con sus operadores alimentarios, porque entonces, dejará de ser la Europa que soñamos y ayudamos a construir.

**“Ha llegado la hora de
legislar sin asfixiar a los
operadores de la cadena
del mar”**



Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

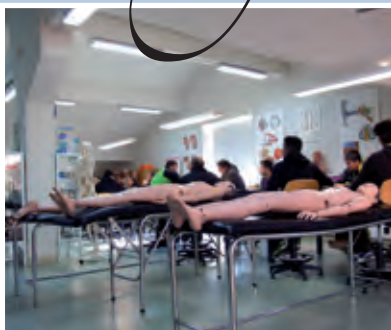
36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

Tel. 986 56 66 41 - Fax 986 50 61 11

BAMIO

La gran escuela del Mar



**El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro**

El acuerdo UE-Mercosur y el sector pesquero europeo



La firma del acuerdo comercial entre la Unión Europea y Mercosur constituye uno de los hitos más relevantes de la política comercial europea de las últimas décadas. En un contexto de creciente competencia geopolítica y reconfiguración de las cadenas de suministro, reforzar alianzas estratégicas con socios democráticos es un paso lógico. No obstante, desde la perspectiva del sector pesquero europeo, este acuerdo debe analizarse con equilibrio, considerando tanto las oportunidades que puede generar como los desafíos.

El debate político en la Unión Europea —especialmente en el Parlamento Europeo— refleja esa dualidad. Mientras algunos grupos destacan la dimensión estratégica y económica del acuerdo, otros insisten en la necesidad de defender la producción primaria europea, incorporando instrumentos que permitan reaccionar ante posibles perturbaciones del mercado.

Aunque el núcleo del acuerdo se centra en sectores industriales y agroalimentarios como la carne de vacuno, el vino o el azúcar, también contempla concesiones arancelarias para determinados productos de la pesca y la acuicultura. Países como Argentina, Brasil y Uruguay son exportadores de productos pesqueros, en particular gambón argentino, merluza, pota y otras especies demersales y cefalópodos. La eventual reducción o eliminación de aranceles para

Se contemplan concesiones
arancelarias para determinados
productos de la pesca y
la acuicultura

algunas de estas especies podría aumentar la competitividad de sus exportaciones hacia el mercado comunitario e influir en la competitividad de nuestras empresas. Por otro lado, el acuerdo podría abrir nuevas oportunidades comerciales para nuestras empresas pesqueras, especialmente en un contexto en el que la imposición de aranceles en mercados como el norteamericano ha limitado el acceso y reducido la competitividad de nuestras exportaciones.

DÉFICIT COMERCIAL

La Unión Europea es el mayor mercado mundial de productos del mar en términos de valor y su balanza comercial en este ámbito es tradicionalmente deficitaria, dada su elevada dependencia de las importaciones. Según datos del MAPA, el comercio exterior agroalimentario y pesquero de la UE-27 con Mercosur representó en 2022 el 0,4 % del total de las exportaciones europeas al mundo y el 4,3 % del total de las importaciones en estos sectores.

En este contexto, el acuerdo puede generar oportunidades. La industria transformadora europea —y particularmente la española— depende en gran medida del suministro exterior de materia prima. Un marco comercial más estable y previsible puede facilitar la planificación empresarial y reforzar su posición en los mercados internacionales, reduciendo la incertidumbre asociada a la revisión periódica de contingentes arancelarios.

No obstante, esta mayor apertura debe realizarse considerando la competitividad de la producción europea. La experiencia demuestra que los instrumentos de seguimiento, control y cooperación administrativa son esenciales para garantizar un funcionamiento equilibrado del comercio. En este sentido, el Parlamento ha impulsado mecanismos de salvaguardia reforzados en el ámbito agroalimentario, que permitirían actuar si determinadas importaciones generasen desequilibrios significativos. Asimismo, la reciente comunicación de la Comisión Europea proponiendo reforzar los mecanismos de supervisión y aplicación de las importaciones, constituye un paso en la buena dirección. Una implementación eficaz contribuirá a generar confianza tanto en los operadores económicos como en las comunidades costeras.

El tratado podría abrir nuevas oportunidades comerciales para nuestras empresas pesqueras

Desde Europêche valoramos positivamente este enfoque constructivo. No se trata de limitar el comercio, sino de asegurar transparencia, trazabilidad y cumplimiento normativo. Desde luego, el equilibrio entre apertura comercial y estabilidad sectorial no va a ser sencillo. La clave estará en la vigilancia continua de los efectos del acuerdo, en la capacidad de reacción ante posibles distorsiones y en el mantenimiento de un diálogo fluido entre instituciones y sector.

Más allá del debate técnico, el acuerdo UE–Mercosur debe enmarcarse en una reflexión estratégica más amplia. La política comercial europea no puede desvincularse de los objetivos de sostenibilidad, resiliencia económica y cohesión territorial. En este contexto, el sector observa con mayor preocupación otras negociaciones comerciales en curso, como las que afectan a países como Tailandia, India o Vietnam. Estos acuerdos incluyen productos sensibles como el atún, en mercados donde persisten importantes deficiencias en materia de gestión pesquera y estándares laborales. Garantizar que la apertura comercial vaya acompañada de exigencias equivalentes en sostenibilidad y condiciones sociales son clave para preservar un entorno competitivo equilibrado.

El futuro del sector pesquero europeo pasa por combinar competitividad, sostenibilidad y cooperación internacional. Si se aplican adecuadamente los instrumentos previstos y se mantiene una supervisión rigurosa, el acuerdo UE–Mercosur puede integrarse de manera constructiva en la política pesquera y comercial de la Unión. 



Daniel Voces
Director de Europêche

Europa acelera el rumbo

Bruselas impulsa una estrategia marítima y portuaria para reforzar la construcción naval de alta tecnología, acelerar la descarbonización, blindar la logística y modernizar los puertos. Para España, potencia portuaria, se abre una oportunidad ligada a proyectos viables y alianzas público-privadas.

M ANABEL GUTIÉRREZ

Europa ha decidido dar un salto adelante en su política marítima. Con la “Estrategia Industrial Marítima de la UE y la Estrategia Portuaria”, Bruselas plantea un marco integral para reforzar la construcción naval de alta tecnología, acelerar la descarbonización del transporte, blindar la cadena logística y modernizar los puertos como nodos energéticos e industriales.

Para España, potencia portuaria y con tradición naval, el movimiento abre una ventana de oportunidades que será tan amplia como la capacidad de movilizar proyectos bancables y alianzas público-privadas en los próximos meses. La Comisión dibuja un triángulo operativo: innovación aplicada, competencia justa y seguridad integral. Stéphane Séjourné, vicepresidente ejecutivo para la Prosperidad y la

Estrategia Industrial considera que *“las industrias marítimas manufactureras y navieras de Europa son fundamentales para nuestra soberanía... Nuestra estrategia apoyará el liderazgo ‘Made in EU’ en segmentos específicos y tecnologías”*.

POSICIÓN ESTRATÉGICA

En su vértice productivo, el lanzamiento de una Alianza de Cadenas de Valor Marítimas promete coordinar a astilleros, fabricantes de equipos y operadores para acelerar tecnologías críticas -buques de apoyo eólico marino, drones submarinos, equipos portuarios de vanguardia- y absorber financiación mediante instrumentos comunitarios existentes.

La iniciativa “Astilleros del Futuro” enmarcada en Horizon Europe servirá como banco de pruebas real para escalar soluciones de éxito. Para un ecosistema como el español -con Navantia, Gondán, Balenciaga, Murueta o Zamakona-



esta agenda puede traducirse en pedidos en segmentos especializados: ferris híbridos o eléctricos, embarcaciones offshore, oceanográficos y unidades auxiliares para eólica marina flotante. “Estas estrategias equipan a los sectores europeos para liderar la transición energética, asegurar el comercio y seguir siendo competitivos a escala mundial”, explica Apostolos Tzitzikostas, comisario de Transporte Sostenible y Turismo.

LA COLUMNA VERTEBRAL

En paralelo, la estrategia de puertos sitúa a estas infraestructuras como “columna vertebral” de la



Electrificar muelles y asegurar potencia de red será determinante para captar escalas verdes y financiación comunitaria

trazabilidad para captar contratos de defensa con componente civil.

El capítulo de contratación pública introduce criterios de adjudicación no vinculados al precio (innovación, resiliencia, sostenibilidad), en la próxima revisión de directivas, orientando la renovación y descarbonización de flota hacia tecnologías europeas. España, con su red de ingenierías navales y centros tecnológicos, puede capitalizar la nueva ponderación para demostrar valor añadido en ciclo de vida, digitalización y reducción de emisiones.

MOTORES DEL DESARROLLO

Además de catalizadores de industria, los puertos serán nodos energéticos, tanto para la importación-exportación de combustibles alternativos como para suministrar electricidad en muelle. La Comisión elaborará orientaciones sobre propiedad extranjera de puertos, inversiones de la UE en terceros países y una hoja de ruta para puertos pequeños y medianos, clave para la capilaridad territorial en España (red de Autoridades Portuarias y puertos de interés general). “Los

economía: gestionan aproximadamente el 74% del comercio exterior de la UE, más de 3.400 millones de toneladas al año y cerca de 395 millones de pasajeros. La electrificación de muelles, la mejora de la conexión a red y la integración con otros modos se vuelven condición de competitividad. Para Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia, la señal es nítida: priorizar OPS (On-shore Power Supply), preparar infraestructuras para combustibles como hidrógeno, metanol o amoníaco y acelerar plataformas digitales de gestión de tráfico y mercancías.

La Comisión enmarca el sector naval dentro de la autonomía es-

tratégica europea: más inversión en capacidad productiva, impulso a segmentos donde la UE ya es líder, y medidas comerciales para garantizar competencia global leal. Se contempla reforzar la financiación a la exportación y “posibles herramientas sectoriales” específicas, además de reconocer el doble uso civil-militar con un mecanismo de apoyo a la construcción de ferries de doble uso y el incremento de capacidades industriales. Este planteamiento favorece a los astilleros españoles con experiencia dual y cadenas de suministro diversificadas, al tiempo que exige cumplimiento estricto de estándares y



Limpieza del casco de un buque en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria.

puertos son motores de desarrollo territorial", recordó Raffaele Fitto, vicepresidente de Cohesión y Reformas. La dimensión de seguridad escala: marcos para verificación de antecedentes de trabajadores portuarios, evaluación de riesgos de ciberseguridad a escala UE y un foro de mejores prácticas entre autoridades portuarias y de ciberseguridad. Para enclaves españoles, implica reforzar controles, inteligencia aduanera y capacidades SOC, además de integrar la ciberseguridad en inversiones elegibles.

CAMBIOS EN ESPAÑA

Primero, la electrificación de muelles deja de ser opcional y aparece como condición competitiva. Los puertos con planes OPS maduros escalarán posiciones en el acceso a fondos y en la captura de escalas "verdes" -un factor creciente en las navieras sujetas a EU ETS Maritime y FuelEU Maritime-. Segundo, la preparación para combustibles alternativos exigirá coordinar a terminales, armadores, operadores

energéticos y reguladores locales: permisos, seguridad, compatibilidad técnica y volumen. Tercero, la digitalización de operaciones -ventanilla única, trazabilidad y analítica avanzada- se integrará con requisitos de seguridad física y lógica, demandando consorcios industriales robustos.

A medio plazo, la hoja de ruta para puertos pequeños y medianos puede ser diferencial en regiones con tejido exportador fragmentado o vocación turística-logística. En términos de gobernanza, el futuro Consejo/Junta de Alto Nivel de Industrias Marítimas y Puertos creará un canal estable entre Bruselas, Estados miembros y sector para destrabar cuellos de botella regulatorios y evaluar el avance. Para España, es crucial asegurar representación técnica en grupos de trabajo

y alinear los marcos de incentivos estatales y autonómicos con la jerarquía comunitaria de proyectos.

NICHOS DE ALTO VALOR

La clave no es sólo la disponibilidad de fondos europeos, sino la capacidad de convertirlos en pedidos. El mercado priorizará buques con menor huella de carbono (propulsión dual, híbridos eléctricos, preparación para combustibles alternativos), automatización y sensórica. La estrategia comunitaria estima que, sin una renovación planificada, en dos décadas Europa perdería la capacidad de construir sus propios buques frente a Asia; por eso el empuje industrial llega ahora, con criterios de demanda pública y señales regulatorias que internalizan el coste de carbono y valoran la resiliencia de cadena de suministro. Para los astilleros españoles, diferenciarse en nichos de alto valor y plazos fiables será determinante. Competencias y empleo forman el otro pilar. La Comisión advierte del relevo generacional en la mano de obra naval europea y propone programas de recualificación y capacitación en tecnologías "verdes" y digitales. En España, universidades y centros de FP pueden articular itinerarios específicos en ingeniería naval, offshore y ciberseguridad marítima, vinculados a clústeres regionales (Galicia, Euskadi, Asturias, Bahía de

Los puertos europeos gestionan el 74%
del comercio exterior de la UE



El OPS para ferris del puerto de Barcelona cumple un año de funcionamiento.

Cádiz), para asegurar una oferta laboral acorde a la demanda prevista.

SEGURIDAD Y GEOPOLÍTICA

Los puertos, como puntos críticos de entrada y salida, se sitúan en la primera línea de amenazas externas y delincuencia organizada. La estrategia propone reforzar legislación de seguridad marítima para frenar narcotráfico, mejorar escaneado, inspección y analítica de riesgos; se han movilizado 200 millones de euros para herramientas en grandes puertos, con la ambición de extender el perímetro a instalaciones medianas y pequeñas. En España, el refuerzo operativo en Algeciras o Valencia será referencia, pero el desafío será homogeneizar estándares a lo largo del sistema portuario.

El componente geopolítico también asoma en las orientaciones sobre propiedad extranjera y la evaluación de puertos de terceros países. Para la comunidad logística española, supone examinar gobernanza, dependencias tecnológicas y riesgos de ciberin-

terferencia, incorporando cláusulas de seguridad en contratos e integrando la gestión de riesgo en la planificación de inversiones. El nuevo foro UE de intercambio entre autoridades de ciberseguridad y portuarias será un espacio clave para compartir mejores prácticas y elevar el listón del conjunto.

La estrategia marítima europea llega con una señal regulatoria potente, un andamiaje financiero conocido y un relato de soberanía industrial que prioriza el valor añadido europeo. El reto español ya no es conceptual: se trata de armar carteras, demostrar factibilidad técnica y económica, y moverse con velocidad administrativa. Si puertos y astilleros logran orquestar proyectos solventes, con OPS operativa, combustibles alternativos, digitalización segura y nuevos buques de menores emisiones, España puede consolidar una ventaja competitiva en la década que definirá el liderazgo marítimo europeo. La ventana está abierta y el viento sopla a favor. [M](#)

5 claves prácticas para España

- 01 **Acelerar la electrificación de muelles (OPS) y preparar infraestructuras para combustibles alternativos -hidrógeno, metanol o amoníaco- en los principales puertos españoles.**
- 02 **Coordinar y agrupar la demanda de flota pública y semipública -remolcadores, patrulleras, ferris regionales, barcos oceanográficos- para impulsar compras conjuntas.** Este sistema permite acelerar la transición hacia buques más sostenibles, garantiza volumen de trabajo estable para los astilleros nacionales y facilita el acceso a financiación europea.
- 03 **Formar alianzas entre puertos, astilleros, empresas energéticas y tecnológicas** para presentar proyectos sólidos a las convocatorias europeas. Estas alianzas también permiten probar innovaciones en entornos reales, reduciendo incertidumbres técnicas y financieras y aumentando la probabilidad de que las soluciones se escalen en Europa, especialmente dentro de iniciativas como "Astilleros del Futuro".
- 04 **Impulsar programas de formación y especialización que combinen FP y universidad,** con capacitación específica en tecnologías navales avanzadas, energías limpias, digitalización y ciberseguridad marítima. Esto es clave para asegurar relevo generacional y una mano de obra cualificada.
- 05 **Reforzar los sistemas de análisis de riesgos y de seguridad** en inversiones portuarias, especialmente en operaciones con actores extranjeros o socios de terceros países. Mejorar los procedimientos de evaluación de riesgos, controles, trazabilidad y gobernanza, en línea con las nuevas orientaciones europeas sobre seguridad, ciberseguridad y propiedad portuaria.

REUNIÓN DE DIRECTORES DEL ISM EN TENERIFE

Más modernos y participativos

La Dirección Provincial de Tenerife organizó el primer encuentro de directores del Instituto Social de la Marina de este año para poner en común los asuntos de gestión en los que se trabaja desde la Entidad y los nuevos proyectos en desarrollo.

M ANA DIAZ

En esta ocasión, a diferencia de lo que ocurre otras veces, problemas de agenda impidieron a la ministra de Inclusión, Seguridad Social e Inmigraciones, Elma Saiz, y al secretario de Estado de Seguridad Social y

Pensiones, Borja Suárez, dirigirse a los directores del ISM. Sí lo hizo el alcalde de La Laguna, que agradeció la presencia de los funcionarios en su ciudad, deseándoles unas jornadas fructíferas y provechosas.

La directora del ISM, Elena Martínez, inició el encuentro con una introducción donde destacó el traspaso de competencias en materia

de desempleo a Euskadi -efectiva desde el 1 enero de 2027- que afectará a nuestras oficinas en dicha Comunidad Autónoma e introdujo las principales novedades en la gestión como la guía de formación, la afiliación a la Seguridad Social, el compromiso con la sostenibilidad, el protocolo de acoso de la Entidad, el desarrollo de aplicaciones, la aten-



ción al público, los tiempos de ejecución de prestaciones o la gestión de recursos humanos, temas en los que profundizarían seguidamente otros miembros del equipo.

ACCIÓN SOCIAL

La Dirección Provincial del ISM en Tenerife ha participado activamente en la creación del nuevo portal de formación de la Entidad. Se trata de una plataforma con toda la información sobre la oferta formativa del ISM: explica su Plan Nacional de Formación, dónde y cuándo se imparten los cursos, los requisitos y plazos para inscribirse y cuestiones tan prácticas como, por ejemplo, los medios de transporte y las frecuencias de horarios para llegar a los centros de Bamio o Isla Cristina.

Respecto al área sanitaria se ofrecieron datos sobre los reconocimientos médicos realizados en cada provincia; la campaña de ayudas a botiquines, abierta hasta el 7 de mayo, o la nueva unidad móvil con equipamiento médico que servirá de apoyo donde no exista una estructura fija o dotación suficiente para realizar los reconocimientos médicos.

SEGURIDAD SOCIAL

Desde el área de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, se explicaron los dos Reales Decreto-ley aprobados por el Gobierno este año para hacer efectiva la revalorización de las pensiones (REVA). El primero, fue rechazado en el Congreso y motivó la elaboración del segundo. También dieron cuenta de las campañas de comunicación de REVA e IRPF a los afiliados



El alcalde de La Laguna dio la bienvenida a los funcionarios a su ciudad.

Durante el encuentro se dio a conocer la nueva guía de formación de la Entidad

al REM. Además, hicieron referencia a la evolución de las pensiones tramitadas desde 2020 que, en términos generales, han disminuido, siendo las más numerosas las de jubilación y las de viudedad.

Entre las aplicaciones de gestión que afectan a este área destacaron VIVESS, que utilizan los pensionistas del REM residentes en el extranjero para presentar telemáticamente su vivencia. Ha terminado una primera campaña para hacerlo. En septiembre, habrá una segunda y, a partir de 2027 se realizarán tres campañas anuales.

Se explicaron los cambios para acceder a la prestación por jubilación. En 2026 se fija la edad de jubilación ordinaria en 66 años y 10

meses, con menos de 38 años y tres meses cotizados, ó 65 años, con más tiempo cotizado y el sistema dual de cálculo de la base regulatoria que se aplicará transitoriamente hasta 2037, cuando el sistema de 29 años (con 24 bases descartadas) será el único método para calcular la pensión. También se habló de las ayudas por paralización temporal de la flota en el marco del FEMPA y los criterios para el cálculo del cese de actividad. **M**

Otras intervenciones

Durante el encuentro se trataron también temas como el balance de la gestión presupuestaria en el organismo, los proyectos de eficiencia energética llevados a cabo en el ejercicio, los concursos para dotación de recursos humanos en las distintas direcciones, el control de citas y asistencia al público a través del programa SIGE, y las novedades en el desarrollo de aplicaciones informáticas para agilizar la gestión y mejorar la atención a los afiliados.

Bernardo González
Director Provincial del ISM en Tenerife

“Es una responsabilidad y un honor haber organizado las jornadas”



Salón del hotel donde se desarrollaron las jornadas. En primera fila, algunos de los directores provinciales del ISM.

Bernardo González es director provincial del ISM en Tenerife. A él le ha correspondido organizar las jornadas de directores de primavera que se desarrollaron del 14 al 16 de abril en La Laguna, y hablamos con él tras su clausura.

Menudo logro traernos a todos desde la Península ...

Sí. Es una responsabilidad que, en cierto modo intentas evadir, pero me siento encantado. Es un honor organizar las jornadas. Imaginaba que en algún momento podía tocarme y, al menos, la visita cultural al Instituto Astrofísico de Canarias rondaba por mi cabeza. Cuando llega el momento, piensas que puede salir. Es algo distinto e interesante y

una oportunidad única para conocer un centro científico de prestigio internacional.

La visita cultural ha gustado mucho.

Creo que ha tenido éxito. Otras actividades como subir al Teide eran más arriesgadas al requerir unas

condiciones físicas determinadas. Lo bueno de Tenerife es que es una isla muy montañosa, de muchos contrastes paisajísticos y climáticos, y hay muchos rincones interesantes que pueden gustar a quienes vienen de fuera.

Desde tu Dirección habéis elaborado la guía de formación que hemos conocido aquí

En la Administración poco podemos hacer para elegir a las personas que componen los equipos, por lo que el azar juega un papel importante. Por eso, cuando te llegan personas proactivas, con una actitud tan positiva hacia el trabajo y el servicio a los demás, y valientes para desarrollar ideas arriesga-

“Aunque hay aspectos que mejorar, somos una Dirección que funciona aceptablemente bien”

das es toda una fortuna. Cuando el azar te pone a personas tan valiosas, como en este caso es Beatriz Dacosta, es todo un honor trabajar a su lado y, si además el resultado tiene la trascendencia de esta guía, fruto de muchas horas de trabajo, uno no puede más que sentirse orgulloso y satisfecho.

Ojalá la fortuna siga favoreciéndome en este sentido porque es una gran satisfacción que gente de mi equipo haya conseguido algo tan excepcional para el ISM y los alumnos de nuestros cursos de formación.

¿Qué dificultades tenéis en la gestión en tu Dirección Provincial?

Aunque las cifras de ocupación en la Dirección rondan el 74%, considero que tenemos personal suficiente para responder a la demanda del sector.

En cuanto a especificidades de la zona, puedo decir que en Canarias la pesca no es tan potente como en otras regiones, como pueden ser Galicia o Andalucía, pero sí tienen importancia las embarcaciones dedicadas al turismo.

Por eso, tenemos muchos reconocimientos médicos y revisiones de botiquines.

Afortunadamente, se han venido gestionando bien en los últimos años y nuestra capacidad de respuesta es muy buena. Los tiempos de resolución son muy buenos. Somos de los primeros en las estadísticas.

Tenemos alguna dificultad para resolver algunas prestaciones de Seguridad Social, que deberíamos

En Canarias, el sector de la pesca no tiene tanto peso como en otras regiones pero hay muchos barcos de recreo

mejorar, pero creo que somos una Dirección Provincial que en general funciona aceptablemente bien.

Los túnidos son la especie principal de la pesca canaria ...

Sí. Es el tipo de pesca fundamental y tenemos algo de pesca de bajura. Canarias no tiene plataforma continental y enseguida encontramos profundidades muy elevadas, pasando de una pesca cercana y artesanal, a otra -como los túnidos- que requiere técnicas especiales para llevarse a cabo y tiene lugar lejos de la costa. Desaparece, por tanto, ese otro tipo de pesca intermedia que se daría entre una y otra y que vemos en otras zonas del litoral.

¿Cómo es el desarrollo de la acuicultura en Tenerife?

Hace años, la administración autonómica promovió la creación de granjas de acuicultura con proyectos que no llegaron a desarrollarse adecuadamente. La acuicultura en Tenerife no está dando resultados y, a día de hoy, es prácticamente inexistente.

¿Las altas y bajas que gestionáis son entonces básicamente de las actividades turísticas?

Tenemos muchas embarcaciones de este tipo porque el turismo promueve actividades como la observación de cetáceos, entre otras, que se realizan prácticamente durante todo el año.

¿Os afecta de algún modo ser región ultraperiférica?

Nos afecta en la medida en que esa circunstancia indirectamente genera más afiliados en el sector pesquero.

Nosotros en las medidas de Bruselas para la periferia no tenemos competencias directas, pero de rebote sí generan trabajo y un mayor número de afiliados dentro de nuestro colectivo. 





Cerca de la gente del mar

La participación del Instituto Social de la Marina en la Seafood Expo Global y en el Congreso Internacional de Ingeniería Naval consolidó su apuesta por la navegación en red, el intercambio de conocimiento y la creación de alianzas, en dos foros que cerraron con cifras récord de participación.

M ANABEL GUTIÉRREZ

La presencia del ISM en la Seafood Expo Global, en Barcelona, y en el 65º Congreso Internacional de Ingeniería Naval e Industria Marítima, en Málaga, ha confirmado el valor de la navegación en red como herramienta estratégica para reforzar el vínculo con el sector marítimo y situar el factor humano en el centro de los grandes debates del presente y futuros.

CERCANÍA Y DIVULGACIÓN

Celebrada del 21 al 23 de abril en el recinto Gran Vía de Fira de Barcelona, la última edición de la Seafood Expo Global cerró con la asistencia de más de 35.000 profesionales de

87 países, consolidándose como el mayor punto de encuentro mundial de la industria de los productos del mar. El salón reunió a más de 2.187 empresas expositoras, desplegadas en 51.217 metros cuadrados de superficie expositiva, y generó un impacto económico estimado para la ciudad superior a los 156 millones de euros.

En este contexto de intensa actividad comercial y relacional, el stand del ISM actuó como un nodo institucional dentro de un ecosistema altamente interconectado. Más allá de la función informativa, el espacio permitió establecer conversaciones directas con armadores, representantes empresariales, organizaciones sectoriales y profesio-



Elena Martínez durante su intervención en el Congreso de AINE.



nales del mar, favoreciendo una interacción continua que va más allá del propio evento. La navegación en red se materializó tanto en el contacto directo como en la visibilidad institucional compartida con otros actores clave de la cadena de valor pesquera. La explicación sobre la labor de los buques hospital Esperanza del Mar y Juan de la Cosa se integró así en un relato más amplio sobre sostenibilidad, seguridad y responsabilidad social, aspectos cada vez más presentes en las decisiones empresariales y comerciales del sector. Según los organizadores, la feria se consolidó como una plataforma para fortalecer relaciones existentes, generar nuevos contactos y construir alianzas estratégicas, un objetivo que también marcó la participación del ISM.

CAPACIDAD ESTRATÉGICA

Pocos días después, Málaga acogió el 65º Congreso Internacional de Ingeniería Naval e Industria Marítima, organizado por la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE), que reunió durante tres jornadas a alrededor de 250 especialistas procedentes del ámbito empresarial, académico,

militar e institucional. El congreso, celebrado del 22 al 24 de abril de 2026, se desarrolló bajo el lema "Transformando la industria" y contó con la presidencia de honor de Su Majestad el Rey Felipe VI.

El programa técnico incluyó cerca de 70 ponencias, mesas redondas y una Zona de Innovación orientada a

El ISM puso el foco en una de sus señas de identidad: la asistencia sanitaria y logística en alta mar

startups y proyectos emergentes de la economía azul, reforzando el carácter abierto y colaborativo del encuentro. La diversidad de perfiles y la transversalidad de los temas -defensa, descarbonización, eólica marina flotante, digitalización, inteligencia artificial o gemelos digitales- convirtieron el congreso en un espacio de intercambio de alto valor añadido.

La intervención de la directora del ISM, Elena Martínez, en la mesa

redonda "Más flota, más capacidad estratégica" aportó una visión complementaria desde el ámbito social y asistencial. En un foro eminentemente técnico, su participación subrayó la importancia de integrar la protección social, la formación y la asistencia sanitaria en cualquier estrategia de crecimiento de la marina mercante española.

La navegación en red también se concretó en la coordinación previa con AINE y en la interacción con otros organismos, empresas y entidades presentes, reforzando la idea de que los grandes retos del sector requieren respuestas compartidas. La creación de espacios formales e informales de diálogo facilitó la generación de sinergias y la identificación de intereses comunes. La participación del ISM en ambos eventos refleja una manera de estar en el sector basada en la presencia activa, la escucha y la colaboración. En un momento de transformación acelerada del ámbito marítimo, la capacidad de conectar personas, conocimientos e instituciones se consolida como un elemento estratégico al servicio de la gente del mar y del futuro del sector. **M**



EJERCICIO MARSEC-26

Listos para actuar

La Armada organizó un año más la operación MARSEC-26, ejercicio nacional de seguridad marítima, en el que administraciones y distintas instituciones y organismos ponen a prueba su capacidad de reacción ante situaciones de crisis y emergencia. El ISM participó en dos de las 15 situaciones programadas en el litoral. A los actos de Palma y Burela asistieron nuestros directores provinciales de Baleares y Lugo.

M ANA DIAZ

Un total de 15 escenarios diferentes diseñados por la Fuerza de Acción Marítima de la Armada en distintos puntos de nuestro litoral han constituido el ejercicio MARSEC-26. Estos simulacros, enmarcados en la Estrategia Nacional de Seguridad Marítima, abordan directamente distintos tipos de riesgos y amenazas que afectan al dominio marítimo. Los escenarios planteados reproducen situaciones de elevada complejidad que requieren una acción coordinada, eficaz y sostenible en el tiempo

por parte de las administraciones públicas y las instituciones.

Según declaró la Armada en un comunicado, el ejercicio MARSEC-26 constituye una *"herramienta clave para el adiestramiento conjunto y la mejora de la capacidad de respuesta*

ante los desafíos actuales en el entorno marítimo". Estas actuaciones ponen de manifiesto su compromiso y el del conjunto de las instituciones implicadas en la seguridad marítima, consolidándose como *"referentes en el adiestramiento conjunto y en la preparación para hacer frente a los retos presentes y futuros en y desde la mar"*.

Los simulacros proporcionan un enfoque integral de respuestas coordinadas a emergencias

ACTUACIONES DEL ISM

Desde que se iniciaron estos simulacros en 2006, el Instituto Social de la Marina colabora en su ejecución poniendo a disposición de Sanidad Exterior, los dispositivos que tiene para atender emergencias sanitarias en el mar: el personal del Cen-



Finalidad y objetivos del ejercicio

- Proporcionar un enfoque integral ante incidentes de salud pública en el ámbito marino, comprobando y evaluando la capacidad de respuesta en el marco del Reglamento Sanitario Internacional-2005 (RSI-2005).
- Validar los mecanismos existentes e identificar áreas de mejora, para reforzar la comunidad marítima.
- Evaluar la coordinación entre los distintos organismos y entidades implicadas en la preparación y respuesta a eventos de salud pública en las fronteras marítimas.
- Comprobar la compatibilidad de los diferentes protocolos de actuación.
- Reforzar los vínculos de colaboración y la coordinación efectiva entre los agentes implicados.
- Adiestrar al personal actuante con escenarios sanitarios de alta complejidad.
- Verificar la efectividad de la respuesta integral ante este tipo de eventos.

Objetivos del Centro Radio-Médico Español

- ✓ Evaluar la inmediatez de la respuesta por parte del CRME al solicitante de asistencia.
- ✓ Evaluar la atención prestada por el médico de guardia del CRME.
- ✓ Evaluar la comunicación con el médico de guardia de Sanidad Exterior y la transmisión al capitán de barco demandante de asistencia de la información en materia de salud pública que le indique.

tro Radio Médico Español y de los buques sanitarios Esperanza del Mar y Juan de la Cosa.

Durante los pasados 15 y 16 de abril, el puerto de Palma fue el escenario de uno de estos ejercicios. El elevado tráfico internacional de viajeros, que se produce constantemente en dicha instalación, hace obligatorio que el personal que trabaja en el puerto desarrolle adecuadamente su labor y esté entrenado para responder eficazmente a cualquier emergencia médica que surja.

En esta ocasión, llegaba al dique del oeste-Estación marítima nº 6 del puerto de Palma, un barco con uno o varios enfermos con fiebre hemorrágica, infección altamente contagiosa que puede suponer un peligro de salud pública. Se planteó dar respuesta, global y coordinada, de todas las instituciones involucradas para evacuar y ofrecer tratamiento a los viajeros. En el guión se incluía además la presencia de un fallecido, supuestamente a causa de la enfermedad, y de un perro que había estado en contacto directo, tanto con los enfermos como con el muerto.

Desde el Centro Radio-Médico Español (CRME) se daba respuesta al capitán del barco al pedir auxilio. Se comunicaba a Sanidad Exterior

el caso y se devolvían instrucciones a la embarcación.

En un segundo simulacro, esta vez en aguas de la localidad lucense de Burela, participó además el Juan de la Cosa, que acababa de salir de un período de varada técnica. En esta ocasión, un barco pesquero en tránsito detectaba una vía de agua interna, con vertido de combustible, por lo que pedía auxilio desde la bocana del puerto porque comenzaba a hundirse. A consecuencia de la situación, parte de la tripulación saltó al agua y algún marinero quedaba atrapado en el barco. Por ello, las autoridades activaron el protocolo SAR de búsqueda y evacuación de heridos. Los buceadores realizaron inmersiones para rescatar el cuerpo del pescador del barco hundido, colocando en la zona barreras anticontaminantes.

A la llamada de socorro acudieron efectivos de Salvamento Marítimo y Gardacostas de la Xunta, con medios acuáticos y aéreos. El barco del ISM participó activamente en el proceso avisando por radio que estaba en la zona, dispuesto a asistir a los naufragos heridos, que fueron evacuados desde el helipuerto de cubierta. [M](#)

TRADICIÓN, TÉCNICA Y SOSTENIBILIDAD

El arte del ronqueo del pez espada

El ronqueo es el nombre que recibe el proceso artesanal de despiece de grandes peces, como el atún o el pez espada, en el que se separan cuidadosamente todas sus partes para su posterior aprovechamiento gastronómico. En el caso del pez espada (*Xiphias gladius*), esta técnica combina precisión, conocimiento y respeto por el producto, convirtiéndose en un ejemplo del saber hacer de la pesca tradicional mediterránea.

M BELÉN CAPARRÓS
RESPONSABLE DE COMUNICACIÓN
DE CARBOPESCA

En la provincia de Almería, esta técnica tradicional de despiece tuvo su primer gran escaparate gracias a la Organización de Productores Pescadores de Carboneras, Carbopesca (OPP-66), que organizó el primer ronqueo de pez espada celebra-

do en el territorio. La cita tuvo un carácter tanto divulgativo como técnico, y reunió a pescadores, profesionales de la gastronomía y público general interesado en conocer de cerca un proceso que, hasta entonces, pocos habían visto aplicado a esta especie en la zona.

Durante la demostración, el maestro ronqueador Cheik Ndur llevó a cabo el despiece de un ejemplar de más de 100 kilos, capturado por el palangrero Siempre kalima, de



la flota local. Paso a paso, mostró cómo extraer los distintos cortes: lomos, ventresca, cola, espina y otras partes menos conocidas, pero igualmente valiosas en cocina. El característico sonido del cuchillo al rozar la espina, el “ronquido” que da nombre a la técnica, fue protagonista en el proceso.

Para completar la experiencia, la jornada incluyó una degustación



El proceso paso a paso

El ronqueo del pez espada requiere experiencia y herramientas adecuadas. Un ejemplar adulto puede superar los 100 kilos, por lo que su manipulación exige fuerza y destreza. El procedimiento habitual incluye:

- **Preparación del pez**

Limpieza exterior y revisión de frescura.

- **Separación de cabeza y cola**

Cortes precisos para aislar las partes mayores.

- **Apertura del lomo y extracción de los lomos principales**

La fase donde se produce el característico sonido del 'ronquido' al rozar el cuchillo con la espina.

- **Despiece de partes secundarias**

Ventresca, espina central, piel y cortes menores.

- **Clasificación y aprovechamiento integral**

Cada pieza encuentra un uso gastronómico concreto.

en la que el chef Pedro Gallardo preparó distintas elaboraciones con las piezas obtenidas: desde recetas tradicionales mediterráneas, como los dados de pez espada en escabeche o en pisto con tomates de Almería, hasta reinterpretaciones creativas como los dados de pez espada rebozados en "panko" y acompañados de salsa tártara. De este modo, los asistentes pudieron

comprobar en el paladar la versatilidad culinaria del pez espada.

CULTURA PESQUERA

Este primer ronqueo de pez espada en Almería, celebrado en el incomparable marco del Castillo de San Andrés de Carboneras, no fue solo una exhibición técnica, sino también un acto de divulgación y conservación cultural.

Este procedimiento destaca por el aprovechamiento integral de cada pieza y el respeto al producto, pilares clave de la pesca sostenible.

Iniciativas como esta ayudan a preservar conocimientos tradicionales, reforzar el compromiso con la pesca respetuosa con el medio y también a acercar al consumidor la historia y el valor real de los productos del mar. **M**

EL ORIGEN DE LA ARROGANCIA A PROA DE LOS BUQUES

Mascarones o Figurones

A lo largo de la historia marítima, los mascarones de proa surgieron como símbolos protectores y artísticos, reflejo de creencias, miedos y aspiraciones humanas. Tallados con esmero y cargados de significado, acompañaron a las embarcaciones como emblemas culturales que revelan la profunda relación ancestral entre el hombre y la mar.

M RAÚL VILLA CARO

DOCTOR INGENIERO NAVAL Y OCEÁNICO.
SECRETARIO DE LA FUNDACIÓN EXPONAV.

El hombre, a través de los siglos, siempre ha sentido gran admiración por conocer la historia de lo que ha sido realizado por sus antepasados, y entre estos hechos se puede destacar la invención del "mascarón o figurón". Este elemento podía representar a una figura humana, un dios o un ser fantástico. Se colocaba como adorno en lo alto del tajamar de las embarcaciones, luciendo un aspecto de cierta arrogancia, que pudiera pretender simular que

ese elemento quisiera lanzarse de un salto a la mar.

ARTE NÁUTICO

Los mascarones se tallaban generalmente con maderas finas, de poco peso, intentando que fueran poco sensibles a la humedad, para evitar la putrefacción. Pero la escasez de este tipo de maderas contribuyó a la reducción del tamaño de los mascarones, con su posterior eliminación en las nuevas construcciones. Los figurones inicialmente se pintaban y se doraban, aunque posteriormente también se barnizaron, y como base se utilizaban los colores azul y verde. Los mascarones, a partir del romanticismo, ya no se doraban. Se pintaban de

blanco o del color marrón claro que fue tan propio de los palos y vergas, desapareciendo a partir aproximadamente del 1915, año en que comenzaron a pintarse de gris.

La postura arrogante de los mascarones de proa formada por un cuerpo rígido y una cabeza erguida obedecía a la necesidad de adaptar la silueta del figurón a las formas del buque, y así de esta forma poder mantener la armonía de las líneas.





LA CURVATURA

El tajamar de los navíos del siglo XVIII, curvados hacia dentro, llevaba el mascarón casi vertical. Posteriormente se fueron curvando en contra, con su concavidad al mar e inclinándose el mascarón hacia éste, apareciendo el eje principal ya casi paralelo al botolón.

A mediados del siglo XIX, con excepción de las fragatas de hierro de espolón, cuyas formas de proa se diferenciaron franca y rotundamente de los mercantes, comenzó posiblemente el origen de esa fisonomía, cada vez más distinta, de los buques comerciales y de guerra. Inicialmente la curvatura se conseguía al levantar la cabeza y proyectar hacia atrás el ropaje de cintura para abajo. Cuando apareció el casco de hierro, el tajamar se incrustó en el mascarón. La postura violenta del cuerpo erguido hacia atrás, como necesaria para la esbeltez del conjunto, se dulcificaba a veces con la actitud de los brazos, uno de los cuales, casi siempre iba al pecho, como conteniendo un latido. Pero a veces, uno de los brazos se levantaba, en prolongación del cuerpo, con la mirada arrogante.

SUPERSTICIÓN MARINERA

Durante muchos años, las popas, adornos, formas y líneas podían indicar la nacionalidad y aún más, casi hasta la localidad donde se había construido un buque. Pero el mascarón de proa nos podía revelar algo mucho más íntimo de los moradores de esa nave: sus creencias y su religión.



De izq. a drcha. mascarones en el Museo Marítimo de Países Bajos y figura decorativa de antiguo velero en País Vasco.

Estas esculturas que remataban los tajamares adornando las proas de los buques, fueron durante siglos un símbolo representativo de las embarcaciones, destacando por encima incluso del nombre del buque, como sello distintivo. Representaban todas aquellas cosas existentes en la vida de la mar, supersticiones, creencias religiosas, miedos, virtudes, sufrimientos y alegrías, grandeza y miseria. Es por ello por lo que están rodeadas de un cierto misterio y halo poético. Cada figura guarda una historia diferente: temporales, batallas, viajes extraordinarios, infortunios, aventuras e incluso un naufragio como capítulo final de su vida. El problema de la conservación de los figurones ha radicado en el ambiente en el que han vivido, que ha supuesto cantidad de roces de agua salada, el ardor del sol, considerables diferencias de temperaturas, y en resumen, inclemencias meteorológicas, su-

En las costas de Bali se utilizaban pequeñas piraguas con la talla en la proa de la cabeza del pez elefante

madras a los balances y cabezadas que iban destruyendo la madera.

EMBARCACIONES PRIMITIVAS

Tal y como a menudo ocurre en otras ramas de la historia, no se conoce un origen exacto de los mascarones. Las representaciones navales más antiguas que se conocen revelan toda la presencia de elementos decorativos en las embarcaciones primitivas. El dibujo más antiguo controlado está en un vaso egipcio de aproximadamente 4000 años a. de C., y en el cual aparece la reproducción de un velero. En él se

observa como remate de su elevada popa una figura que representa un pájaro, mientras que en los dibujos parecen verse imágenes simbólicas de cabezas de toro.

En principio tuvo origen pagano, encaramándose a proa como amuleto protector y tabú para los enemigos, símbolo de raza o tribu. Con muchas connotaciones que, con el correr de los tiempos, se convirtieron en religiosas o políticas y por supuesto, artísticas.

Los mascarones de proa de los buques más antiguos representaban los dioses del mar o de la guerra, o figuras de animales puestas en la proa para preservar al buque y a su tripulación. Comprender esto era recordar que la mar representaba para ellos el fin de todas las cosas, el límite del pequeño mundo conocido, y para adentrarse en él, debían encomendarse a todos los seres divinos y sagrados.

Los fenicios considerados los descubridores de la navegación, guardaron celosamente sus secretos. No

obstante, se sabe a través de unas piedras halladas en Sidón, que las proas de sus naves ostentaban la cabeza de un animal de aspecto ambiguo y largo cuello, como el de los cisnes o caballos.

Los barcos recibían el nombre de la zona donde eran construidos, así por ejemplo llamaban Semena a la nave de Samos, y Parona a la que era de Paros. También era común darle el nombre de algún animal amigo o el de alguna divinidad protectora.

Llegamos hasta los egipcios, pueblo que, con su afán de poseer una tumba fastuosa, para llegar en buenas condiciones a la otra vida, nos ha dejado un gran legado histórico.

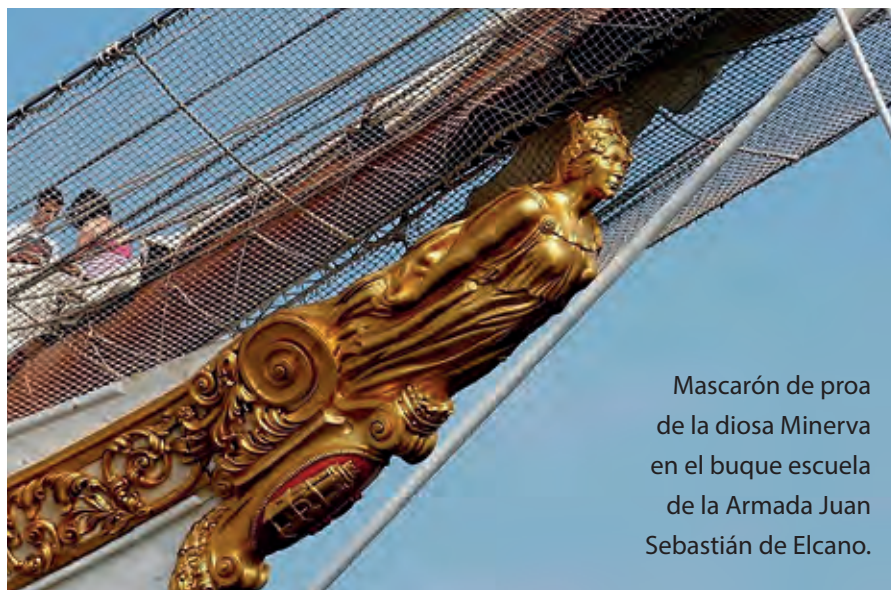
NACIMIENTO DEL MASCARÓN

En la India y Ceilán, en el momento de la botadura, el barco se consagraba o ponía bajo la advocación de una diosa (Amman, Ramaswami, Lakschmi) y en la proa siempre aparecía esta divinidad tallada primorosamente, en la mayoría de los casos, en la voluta de proa.

En China sin embargo la parte más noble o sagrada era la popa, por tanto, se daba más importancia a la decoración de esta parte de la nave. En las cortes imperiales de Indochina las embarcaciones llevaban tallas de gran calidad artística y eran policromadas y doradas con profusión.

En las costas de Bali se utilizaban pequeñas piraguas con la talla en la proa de la cabeza del pez elefante Makara y en ocasiones la cabeza de un cocodrilo.

Posteriormente apareció el galeón que, al ser perfeccionado, se convirtió en el primer buque de la Edad Moderna. Tanto el galeón como el



Mascarón de proa de la diosa Minerva en el buque escuela de la Armada Juan Sebastián de Elcano.

navío de las primeras épocas, puede afirmarse que carecían de mascarón apreciable. Y, sobre la proa seguían levantando un castillete desde el cuál disparaban, durante las batallas, los infantes y marineros.

A partir de este momento, comenzaron a surgir con toda arrogancia los mascarones de proa. Esto ocurría en el siglo XVII. Al principio no había una moda definida y duradera por cuanto se ponían como mascarones monstruos y animales como los que vemos en las gárgolas y capiteles de los templos y monasterios medievales. Pronto en otra serie de países (incluyendo entre ellos España) empezaron a construirse

navíos con mascarones semejantes a los extranjeros.

Naturalmente cada país puso en sus mascarones parte de su cultura como suele ocurrir en estos casos, y así en España como existía mucha tradición de bautizar los buques con nombres de santos, se construyeron muchos mascarones que eran las correspondientes imágenes del patrón del buque, costumbre antigua, pero con la particularidad de que hasta entonces la imagen se solía pintar o tallar en el espejo de popa.

No tardaron en aparecer nombres paganos, especialmente en el extranjero, incluso hubo algunos que fueron motivo de verdadero escándalo, pues por lo común, el mascarón era la representación plástica del nombre de la respectiva nave. Así los holandeses botaron una fragata con el nombre de "El Diablo de Delfos", tallando en la proa de este un mascarón apropiado.

En los buques mercantes comienza el auge del verdadero mascarón moderno, a partir del reinado de Carlos II. ■

La postura violenta del cuerpo erguido hacia atrás se dulcificaba a veces con la actitud de los brazos

MUSEO MARÍTIMO DE ASTURIAS

Tradición y cultura del mar

Situada en el municipio de Gozón, Luanco es la villa marinera más cercana al Cabo Peñas, el punto más septentrional de Asturias. Su encanto reside en sus calles empedradas, sus casas de pescadores de colores, su iglesia y la vida cotidiana que aún vive de cara al mar. No es casualidad que en ella se ubique el Museo Marítimo de Asturias.

M ANA DÍAZ

Conocida por ser puerto seguro e importante enclave pesquero, la historia de la localidad asturiana de Luanco está íntimamente ligada a la pesca de ballenas, actividad que definió su economía durante siglos, siendo en el siglo XVII uno de los principales puntos de la pesca de este cetáceo en el norte peninsular. De hecho, las familias más influyentes de la villa, como los González de la Vega o los Pola, prosperaron gracias a esta actividad. El auge económico de la villa en la Edad Moderna propició la construcción de casas señoriales y palacetes, propiedades de los ricos armadores que controlaban

el comercio marítimo, que contrastan con las viejas casas de los marineros de arquitectura sencilla y robusta.

Con el tiempo, la pesca de ballenas derivó hacia otras pesquerías como la captura del bonito, la sardina, la xarda (caballa), el pixín (rape), los centollos, las andaricas (nécoras) o los percebes y en el siglo XIX se

Luanco, la villa
marinera donde
se ubica el museo,
estuvo muy
vinculada a la pesca
de la ballena



estableció una importante industria conservera en la zona.

Aunque la pesca ya no es la principal fuente de ingresos de Luanco, el mar sigue marcando el ritmo de la vida en esta villa que alberga el Museo Marítimo de Asturias, centro que difunde desde 1948 la relación del hombre con el mar en el Principado.

CENTRO ETNOGRÁFICO

El Museo Marítimo de Luanco forma parte del Sistema de Museos del Principado y de la Red de Museos Etnográficos de Asturias, un conjunto de siete museos que permiten a sus visitantes adentrarse en el pasado, en la cultura popular, en la forma de vida de antaño y en la memoria colectiva. Los siete museos de la Red comparten ac-



tividades y el de Luanco es parada obligatoria para quienes desean conocer el estrecho vínculo de los asturianos con el mar.

El centro recoge, cataloga, conserva, estudia y expone el rico patrimonio marítimo de la región en todas sus manifestaciones. Se ubica en la calle Gijón, cerca del puerto, y ofrece una visión completa de lo que fue la vida en las localidades costeras asturianas; así como las actividades que tenían lugar en ellas como la pesca de la ballena, la carpintería de ribera, la construcción naval o la navegación de cabotaje. Cada rincón del museo está lleno de objetos y piezas que ilustran el importante papel que jugaba el mar en la vida de sus habitantes.

El primer edificio donde se ubicaba el museo data del siglo XIX. Se



La planta baja del museo está dedicada a la pesca y la carpintería de ribera.

inauguró en 1948 gracias al apoyo de unos entusiastas que, animados por el éxito de las muestras de artesanos locales de maquetas y malla de Luanco, decidieron crear una institución permanente. Desde entonces han transcurrido casi ocho décadas de custodia y difusión del patrimonio marítimo regional.

Sin embargo, no siempre ha sido un centro reconocido. La primera etapa del museo, de 1948 a 1960,

fue una de las más importantes. En estos años se gestó su nacimiento de manos de su director Eulogio Varela. De esta etapa destacan iniciativas como la propia constitución del museo (el primero de Asturias), la fundación de una Escuela de Aprendices, dependiente del mismo, los premios Virgen del Carmen, el impulso a la artesanía local y, especialmente, la pionera concepción museística de captación y estudio



Podemos ver Instrumentos de pesca y restos de especies marinas.

del patrimonio etnográfico vinculado a las actividades marítimas.

Entre 1960 y 1990, el museo vivió una etapa de declive, debido en parte al cansancio de sus promotores y a la ausencia de actividades, lo que llevó al abandono y al posterior cierre de la institución. La llegada de un nuevo equipo, dirigido por José Ramón García, en 1991, impulsó su reapertura con la recopilación de nuevos materiales etnográficos y la búsqueda de un nuevo edificio para albergar los fondos. Este se construyó entre 1998 y 2001. Se trata de una nave amplia que alberga la exposición permanente y las temporales, una biblioteca, el archivo y salas para desarrollar talleres.

FONDOS VARIADOS

Los fondos del museo se distribuyen por varias plantas y un corredor superior. En la planta baja encontramos el área dedicada a la biología marina con muestras de la flora y fauna de la costa asturiana. Las vitrinas exhiben fósiles, corales, moluscos y crustáceos. También hay

El museo pertenece a la Red de Museos Etnográficos de Asturias. Difunde el rico patrimonio marítimo del Principado.

restos óseos de la conocida ballena vasca o franca, extinguida en el Cantábrico en el siglo XVII, y una espléndida colección de malacología.

En esta parte del edificio encontramos una nave central, con un área dedicada a la carpintería de ribera y a las artes de pesca.

Podría considerarse como la zona más importante del museo, ya que hace referencia a una de las actividades de la que Luanco fue referente, pues en la villa se construyeron numerosas embarcacio-

nes con base en todos los puertos del Cantábrico.

Aquí descubrimos el casetón de un astillero, con elementos procedentes de antiguos talleres: un banco de trabajo, herramientas, plantillas, gálipos, piezas de madera... Próxima a esta zona, encontramos el espacio dedicado a la pesca tradicional. Conforman esta sección una gran variedad de aparejos y artes de pesca (redes de abareque, volante, palangres, caceas, cales, nasas, entre otras) clasificadas en función del uso que tienen en la captura de distintas especies, todas del ámbito cantábrico (merluza, bonito, lubina, xarda, pulpo, congrio...). Básicamente nos topamos con objetos que nos llevan a una época en la que la pesca era la actividad económica principal de los pueblos marineros asturianos y del Cantábrico.

Hay salas adyacentes para exposiciones temporales. Cuando visitamos el museo, vimos una dedicada a los exvotos marineros de Asturias, las ofrendas que los marineros depositaban ante las imágenes



El museo alberga una importante colección de maquetas navales.

religiosas en las iglesias tras haber superado algún percance o para implorar ayuda antes de navegar.

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN

Subiendo a la segunda planta encontramos la sala dedicada a la historia de la navegación donde se exhibe una colección de casi un centenar de maquetas de barcos que van desde la antigüedad a la actualidad. Vemos barcos utilizados por distintas civilizaciones como fenicios, egipcios, griegos, romanos o vikingos. Pasamos a embarcaciones a vela como la carabela portuguesa o el galeón español y terminamos con barcos de vapor y a motor. A lo largo del recorrido descubrimos distintos instrumentos usados por los marinos para orientarse: cuadrantes, sextantes, naviesfeas; otros necesarios para el gobierno del buque: bi-

tácoras, telégrafo de órdenes, pilotos automáticos y no faltan mapas y cartas de navegación, grabados y fotografías de buques o escenas marítimas.

Un corredor que rodea la nave central y al que se accede por esta planta nos permite conocer aspectos de la Armada española, la primera expedición española a la Antártida, la evolución del buceo y el salvamento y la seguridad marítima. No terminamos de cruzar la estructura para detenernos a contemplar objetos dedicados a la iconografía marina, juguetes de temática marinera, objetos en vidrio, plata o marfil, y una curiosa colección de barcos dentro de botellas.

Aún subimos una planta más para descubrir la exposición de piratas y corsarios en un espacio diseñado en torno a un barco de 14 metros de eslora. Aquí conoce-



Espacio divulgativo

El centro se convierte en el sitio ideal para que las familias pasen una jornada lúdica y comprendan el papel crucial que el mar ha tenido en la historia de Asturias. A lo largo del curso, el museo desarrolla un completo programa de actividades para colegios con talleres donde los alumnos pueden construir un barco, pintar peces y otras especies marinas. Para que las visitas sean aún más amenas, cuenta con guías didácticas diseñadas para todas las etapas educativas desde Primaria a Bachillerato.



mos las fechorías de piratas como Barba Roja, Pata de Palo o Barba Negra. También encontramos una zona dedicada a la contaminación marina. El Museo Marítimo de Asturias pretende así concienciar a la sociedad, especialmente a los más jóvenes, de la obligación de cuidar los mares y océanos del planeta y proteger su biodiversidad. **M**

Los objetos de la colección permanente se distribuyen en varias plantas del museo



Un clima laboral saludable

En el mar, cada jornada es un desafío y una oportunidad. Un clima laboral positivo puede transformar la vida a bordo, fortaleciendo la moral, la seguridad y la unión de la tripulación. Cuando el equipo se siente valorado y apoyado, el trabajo fluye, el ánimo crece y la travesía se vuelve más humana y sostenible.

M ANTONIO PAMOS DE LA HOZ.
DOCTOR EN PSICOLOGÍA DE LA UCJC

Un ambiente laboral adecuado es fundamental para la seguridad, la salud mental y el rendimiento de la tripulación en alta mar. Un ambiente positivo favorece la productividad y el bienestar de los empleados.

En el contexto marítimo, factores como el espacio reducido, las condiciones higiénicas y ambientales, el ruido, la falta de áreas de descanso y el estrés pueden deteriorar el

clima laboral. Las malas relaciones entre compañeros y con los superiores también afectan al bienestar emocional.

LA PREVENCIÓN

Para prevenir un mal clima laboral, se sugiere actuar en tres frentes: en las relaciones personales (fomentar una comunicación abierta); en las condiciones de trabajo (garantizar tiempos de descanso adecuados, mantener el barco en óptimas condiciones y reconocer los logros del equipo) y en el entorno físico (implementar medidas de seguridad e

higiene, habilitar zonas de descanso adecuadas y proporcionar equipos de protección personal).

A medida que el sector se enfrenta a desafíos cada vez mayores, es crucial priorizar el bienestar de los trabajadores. Una acción coordinada entre los actores implicados en este sector debe enfocarse a promover condiciones de trabajo justas, seguras y sostenibles, consolidando una industria marítima más humana y resiliente.

Un buen ambiente de vida y trabajo en los buques es un factor determinante que influye en la seguridad, la salud mental y el



rendimiento de la tripulación. Un espacio físico adecuado, combinado con una comunicación efectiva y una cultura de apoyo, puede transformar la experiencia laboral en alta mar, promoviendo no solo la productividad, sino también el bienestar emocional de cada miembro del equipo.

EL CLIMA LABORAL

Cuando hablamos de clima laboral nos referimos al entorno de trabajo que se construye a partir de las percepciones, actitudes y sentimientos de los empleados hacia sus responsabilidades y el medio en el que se desarrollan.

Uno podría pensar que, si el ambiente de trabajo es tan importante para la productividad, por qué no se ha cuidado más en el pasado. Porque no olvidemos que el concepto de clima laboral es relativamente nuevo, de principios del

3 maneras de prevenir un mal clima laboral

Las acciones preventivas deben de ir dirigidas hacia tres categorías:

1 Las relaciones personales. Establecer canales de comunicación claros y abiertos. Tener reuniones regulares para discutir preocupaciones y sugerencias puede ayudar a resolver conflictos y mejorar la cohesión del equipo. Organizar actividades de equipo durante los tiempos de descanso, como juegos o comidas compartidas, para fortalecer los lazos entre la tripulación. Proporcionar capacitación continua sobre habilidades técnicas y de trabajo en grupo. Esto no solo mejora la seguridad, sino que también aumenta la confianza de la tripulación. Ser comprensivo con las necesidades individuales de la tripulación, como el bienestar emocional y la salud mental, puede contribuir a un mejor ambiente laboral.

2 Las condiciones de trabajo. Hay que asegurar que la tripulación tenga tiempos

de descanso suficientes. Rotar turnos de trabajo. Mantener el barco en buenas condiciones. Asegurarse de que las áreas de trabajo, descanso y cocina sean limpias, bien iluminadas y adecuadamente equipadas. Valorar el esfuerzo y los logros de la tripulación. Manifestar pequeños reconocimientos, como menciones durante las reuniones, pueden aumentar la moral y la motivación. Ser comprensivo con las necesidades individuales de la tripulación, como el bienestar emocional y la salud mental.

3 El entorno físico. Implantar medidas de seguridad, higiene, estancias apropiadas. Garantizar que haya áreas cómodas para relajarse. Promover un ambiente seguro a través de capacitación en riesgos laborales y protocolos de emergencia. Proveer equipo de protección personal adecuado y asegurarse de que todos lo utilicen.

siglo XX, coincidiendo con la incipiente aparición sindical.

Tradicionalmente, dejando de lado el esclavismo que sigue otros parámetros más abyectos, la productividad remunerada se ha gestionado desde la coerción y la amenaza. El miedo a perder el empleo o las represalias del patrón eran el catalizador para lograr grandes resultados en climas laborales adversos, como ilustra el stajanovismo soviético. Pero es en el siglo XX, con el logro paulatino de beneficios laborales cuando, a la vez que se implanta la acción de los recursos humanos, se considera al clima laboral como un acicate fundamental del buen hacer.

Este concepto del que se empieza a hablar en la denominada Escuela de Chicago en 1924, y los trabajos de Hawthorne ya en los años 30, es crucial para entender cómo se relacionan los trabajadores entre sí y cómo interactúan con la dirección y los objetivos de la empresa. Las primeras conclusiones, que hoy nos parecen tan obvias, dicen que un clima laboral positivo no solo fomenta la satisfacción y el bienestar de los empleados, sino que también se traduce en mayor productividad, creatividad y retención del talento.

Este artículo explora los conceptos clave relacionados con el clima laboral en el sector marítimo y pesquero, los factores que lo influyen, su impacto en el bienestar de los trabajadores y las mejores prácticas para cultivarlo. A través de este análisis, se busca resaltar la importancia de un ambiente de trabajo saludable y cómo este puede ser un motor de éxito en el entorno profesional actual.

MALAS RELACIONES

Cuando hablamos de mal ambiente en el trabajo, hablamos de clima, pero en realidad lo que subyace son malas relaciones, bien sea entre compañeros, entre estos con sus jefes, o todos con la empresa. Luego, podríamos decir que un mal clima viene provocado por una relación deteriorada.

Ahora bien, las relaciones se pueden malograr por múltiples causas, que en el caso de los trabajadores del mar son especialmente únicas.

El espacio
reducido puede
afectar a la
convivencia



Quien haya tenido la oportunidad de pasar un tiempo más o menos largo con otros en un espacio reducido (autocaravana, camping, albergue juvenil, etc.) sabe el desafío que supone evitar los conflictos personales. Hemos evolucionado para vivir en comunidad, pero con unos límites; el espacio personal sigue siendo algo a defender con vehemencia. Por lo tanto, apuntaríamos como causa principal de un mal clima en el contexto que nos ocupa el ambiente físico.

Los barcos que no son de recreo, especialmente los dedicados a la pesca o el salvamento marítimo, entre otros, cuentan con un espacio aún más restringido debido a la necesidad de almacenar equipos o capturas. Esto puede llevar a una sensación de aglomeración y afectar la convivencia entre los miembros de la tripulación.

Factores que desgastan

Otros elementos, no menos importantes, serían:



Contaminación acústica: Ruido constante que dificulta el descanso, la comunicación entre la tripulación y aumenta el estrés.



A la intemperie: Exposición a las inclemencias del tiempo. La falta de refugio adecuado o de equipo apropiado para el clima puede poner en riesgo la salud y la seguridad de los trabajadores.



Iluminación y visibilidad: La iluminación deficiente en la cubierta puede ser peligrosa, especialmente durante la noche. Las maniobras en condiciones de baja visibilidad aumentan el riesgo de accidentes.



Falta de áreas de descanso: El tiempo de trabajo en un barco puede ser largo y agotador. Si no hay espacios adecuados para descansar y recuperarse, la fatiga puede acumularse y afectar la concentración y el rendimiento.



En mal estado: La falta de mantenimiento adecuado de las herramientas y maquinarias puede hacer que las tareas sean más difíciles y peligrosas, aumentando el riesgo de accidentes.



Estrés: La presión de obtener una buena pesca o de realizar un rescate óptimo, por ejemplo, combinado con las limitaciones del entorno, puede generar un alto nivel de estrés.

Pero, más aún, mantener unas salubres condiciones de higiene es crucial, especialmente en áreas como la cocina y los espacios de almacenamiento de pescado. La acumulación de desechos puede atraer plagas y causar problemas de salud, lo que afecta también al bienestar físico y psicológico de los trabajadores.

OTROS ASPECTOS

Existen otros aspectos que no son exclusivos del sector del mar como los conflictos interpersonales, la falta de reconocimiento, que exista un liderazgo autoritario o poco comprometido, la falta de formación y crecimiento profesional, la percepción de trato desigual o las limitaciones a la hora de equilibrar la vida laboral y personal que afectarán a la satisfacción general de cualquier trabajador, independientemente del sector.

Lo cierto es que, a la luz de esa pila de amenazas, uno se da cuenta

Las relaciones, las condiciones de trabajo y el entorno físico, condicionan el clima laboral

de que lo extraño es que se consiga y mantenga un buen clima, algo que, no obstante, es posible, no sin un enorme esfuerzo.

Atacar la línea de flotación de un clima pernicioso siempre será más exigente que prevenirlo.

El clima laboral en el sector del mar es un componente esencial que no se puede subestimar. La convivencia en un espacio tan reducido y desafiante hace que las dinámicas interpersonales y las condiciones físicas sean cruciales para el bienestar de la tripulación.

Fomentar un ambiente positivo no solo mejora la moral, sino que también se traduce en un rendimiento más eficiente y seguro.

A medida que la industria pesquera enfrenta cambios y desafíos, es fundamental priorizar el bienestar de quienes trabajan en el mar. Invertir en un clima laboral saludable es, en última instancia, una inversión también en la sostenibilidad e incluso en el futuro de la pesca.

Es imperativo que la industria pesquera, en su conjunto, reconozca la importancia del clima laboral como un factor estratégico. Los armadores, las organizaciones sindicales, las administraciones públicas y las organizaciones internacionales deben trabajar de manera coordinada para promover la implementación de medidas que mejoren las condiciones de trabajo a bordo. Solo a través de un esfuerzo conjunto se podrá construir una industria marítima más justa, más segura y sostenible. **M**

HELICOBACTER PYLORI

Un enemigo silencioso y frecuente



Entre los años 1970 y 1980, los investigadores Warren y Marshall atribuyeron a la bacteria "*Helicobacter pylori*" (*H. pylori*) un papel notable en la colonización del estómago y posible causa de algunos síntomas digestivos como gastritis y úlceras gástricas. Posteriormente, se la señaló también como responsable de la aparición de un tipo de cáncer gástrico.



ROSA MARÍA GANDÍA BONNÍN • MÉDICA DE SANIDAD MARÍTIMA

Las estadísticas afirman que la mitad o algo menos de la población mundial puede estar infectada por esta bacteria, siendo mayor su frecuencia en grupos poblacionales con condiciones de salubridad deficientes.

El nombre con que se denominó a este microorganismo describe sus características estructurales y funcionales. Es una bacteria en forma de espiral que posee flagelos para desplazarse y erosionar la mucosa gástrica hasta colonizarla. Este proceso se produce frecuentemente en la zona pilórica del estómago,

donde existe menor acidez, menos movimientos y mayor cantidad de moco donde refugiarse.

A pesar de que el jugo gástrico posee gran acidez, la "*Helicobacter pylori*" produce una enzima denominada ureasa, que neutraliza el ácido clorhídrico, condicionando un ambiente menos ácido, propicio para instalarse y desarrollarse.

Inicialmente provoca una inflamación local, leve y silenciosa, sin síntomas. Si encuentra un hospedero susceptible, continúa desarrollándose, lo que puede desencadenar problemas digestivos algo molestos

a los que el enfermo puede no dar suficiente importancia, hasta el desarrollo de cáncer gástrico.

CONTAGIO

Se produce contagio con el contacto boca a boca, así como con la contaminación fecal-oral si no se practica un correcto lavado de manos tras ir al cuarto de baño. Otras vías de infección por "*Helicobacter pylori*" pueden ser la ingestión de alimentos manipulados insalubrementemente o el contacto con aguas contaminadas.

Múltiples autores sugieren que el contagio inicial por esta bacteria puede producirse en la infancia, sin provocar la infección hasta llegar a la edad adulta. Aún así, un porcentaje muy elevado de personas



 **Varios antibióticos** para erradicar la bacteria.

 **Inhibidores** de la bomba de protones para ayudar a disminuir los ácidos estomacales (omeprazol y similares).

Aun teniendo buena adherencia al tratamiento, la erradicación de la bacteria no se consigue siempre al completo y es necesario repetir el ciclo y modificar la medicación. Esto puede estar condicionado por la capacidad de la bacteria para ocultarse en zonas de difícil acceso, criptas glandulares o moco gástrico, o por la resistencia a algunos antibióticos debido a un uso indiscriminado.

El tratamiento para curar la infección causada por *esta bacteria* puede ser difícil de llevar en los trabajadores embarcados dada su duración, la cantidad de fármacos a utilizar, la frecuencia de administración de estos y los efectos secundarios que acompañan a la ingestión de dichos medicamentos. **M**

no manifiesta síntomas en ningún momento a lo largo de su vida.

ENFERMAR, SÍ O NO

Existen factores que favorecen la infección por esta bacteria, siendo destacable el tipo de cepa que penetra en el organismo de manera más o menos agresiva. Igual de importantes son el estado de salud y los hábitos del paciente. La mucosa gástrica previamente lastimada por el uso frecuente de antiinflamatorios, como ibuprofeno, la ingestión habitual de comidas saladas o picantes y el tabaquismo también son factores de riesgo.

Por otra parte, el mal manejo de situaciones de estrés, especialmente de larga duración, puede crear condiciones desfavorables en el estómago que desencadenen la colonización de la bacteria.

SÍNTOMAS DE INFECCIÓN

Debe prestarse especial atención al paciente que refiere reiteradamente molestias digestivas, como sensación de quemazón o ardor en

el estómago agudizada en horarios entre comidas, náuseas, pérdida de apetito y de peso sin causa aparente, eructos frecuentes, así como distensión gástrica.

La presencia de una úlcera gástrica, que es una erosión de la pared del estómago, debe considerarse una indicación inmediata para realizar pruebas dirigidas a detectar infección por "*Helicobacter pylori*".

La infección se diagnostica mediante el test del aliento, que es un estudio sensible y no invasivo. Si el paciente es portador de la bacteria, al ingerir un producto con urea marcada, la enzima ureasa desdobla esta sustancia en amoníaco y dióxido de carbono, algo que puede medirse en el aliento. También puede detectarse en sangre y en las heces.

El tratamiento es complejo y requiere una alta responsabilidad en su cumplimiento por parte del enfermo. Tiene una duración aproximada de 10 a 14 días y consiste en la combinación de los siguientes medicamentos:

Prevención

 Es indispensable mantener un estilo de vida saludable, que respete las normas de higiene tanto en el entorno familiar como en el laboral; evitar consumir en exceso sustancias irritantes para la mucosa gástrica y desarrollar habilidades psicológicas que permitan manejar el estrés cotidiano.

 Todos estos factores construirán un entorno que disminuirá el riesgo de infección por "*Helicobacter pylori*" y sus consecuencias para la salud.

Aguachile de mango y corvina



 PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

- 1 mango maduro
- 1 chile serrano
- 1 diente de ajo pequeño
- Un chorro de leche de coco
- Unas hojas de cilantro
- Ralladura de jengibre
- ½ aguacate maduro
- El zumo de 2 limas
- Unas hojas de hierbabuena
- ½ cebolla roja pequeña
- Germinados de rabanito
- 150 gr de lomo de corvina limpio
- Sal
- Pimienta negra molida
- Aceite de oliva virgen extra
-

ELABORACIÓN:

■ PASO 1

PREPARACIÓN DE LA SALSA.

Limpiamos el mango, y retiramos de semillas el chile. Con la ayuda de un brazo batidor y su vaso, trituramos todo junto con el diente de ajo, la leche de coco, el cilantro, la ralladura de jengibre, un chorro de aceite, la sal y la pimienta. Reservamos.

■ PASO 2

EL PESCADO.

Sobre una tabla de picar y con un cuchillo bien afilado y con la piel del pescado sobre la tabla, cortaremos finas láminas de pescado de forma sesgada y las iremos poniendo en una bandeja una al lado de la otra. Necesitaremos unas 4 o 5 laminas por per-

sona. Le echamos un poquito de sal y pimienta y reservamos.

■ PASO 3

MONTAJE.

En plato sobero, ponemos en el centro un poco de la salsa que hicimos con el mango y encima unas rodajas de aguacate. Luego encima de este el pescado que aliñaremos con zumo de lima. Luego los aros de cebolla y decoraremos con los germinados de rabanito y las hojas de hierbabuena.

Regar todo con aceite de oliva virgen y servir.

NOTA: El lomo de pescado se debe congelar previamente durante 48 horas para eliminar cualquier posible parásito. En la salsa de mango se puede reducir la cantidad de chile para reducir el picante.

• Valoración Nutricional •

El aguachile de mango y corvina es un plato que destaca por su excelente perfil nutricional gracias a la combinación de ingredientes frescos y naturales. Esta receta integra pescado blanco, fruta, cítricos y grasas saludables, logrando una preparación equilibrada, ligera y al mismo tiempo muy completa desde el punto de vista nutricional.

FUENTE DE VITAMINAS

En primer lugar, la corvina constituye la base proteica del plato. Se trata de un pescado blanco con un alto contenido en proteínas de alta calidad, ofreciendo aminoácidos esenciales que el cuerpo no puede sintetizar por sí mismo y que son críticos para la reparación de los tejidos musculares. Además, su digestibilidad es elevada y contribuye favorablemente a la saciedad, lo que ayuda a controlar el apetito.

Gracias a la combinación de los diferentes alimentos, desde el punto de vista de los micronutrientes, se considera una importante fuente de vitamina B12, siendo su aporte fundamental para la salud del sistema nervioso, mientras que el selenio actúa como un potente antioxidante, protegiendo las células frente al esfuerzo físico. Es rico en vitamina A, esencial para la salud ocular y el cuidado de la piel, y en vitamina C, que refuerza el sistema inmunológico y favorece la formación de colágeno.

La lima, ingrediente clave en el aguachile, aporta un toque ácido característico y potencia el valor nutricional del plato. Es especialmente rica en vitamina C, lo que refuerza las defensas del organismo. Sus compuestos antioxidantes contribuyen a proteger las células frente al estrés oxidativo. Asimismo, estimula la secreción de jugos gástricos y mejora la absorción de minerales esenciales como el hierro, asegurando que cada nutriente sea aprovechado al máximo por el cuerpo.



APORTA ENERGÍA Y FIBRA

Por otro lado, el mango añade un componente energético natural gracias a sus azúcares, principalmente fructosa, proporcionando una fuente de energía de disposición rápida sin provocar pesadez.

Su contenido en fibra contribuye a mejorar el tránsito intestinal y a mantener una buena salud digestiva. Además, posee compuestos antioxidantes que ayudan a combatir el daño celular y el envejecimiento prematuro.

GRASAS SALUDABLES

A estos ingredientes principales se suman otros elementos que enriquecen la receta. El aguacate y el aceite de oliva virgen extra son una fuente importante de ácidos grasos monoinsaturados, conocidos como “grasas saludables”, que son aliados directos del sistema cardiovascular, ya que contribuyen a la salud cardiovascular al ayudar a regular los niveles de colesterol. De la misma manera, estas grasas también proporcionan saciedad y mejoran la absorción de vitaminas liposolubles.

En conjunto, el aguachile de mango y corvina es un plato equilibrado que combina proteínas magras, vitaminas, antioxidantes, fibra y grasas saludables y su consumo puede fortalecer el sistema inmunológico, mejorar la digestión y favorecer la salud cardiovascular. Además, su carácter fresco e hidratante lo convierte en una opción ideal para climas cálidos o comidas ligeras, siendo una elección muy recomendable dentro de una dieta variada y equilibrada. **M**

• Autores •

Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por la doctora de Sanidad Marítima Celia López y el enfermero Beñat Retegui.

Receta elaborada por los cocineros de buques José Manuel Canosa y Esteban Filgueira.

Retenidos en Mauritania



Aquello fue una amarga experiencia, una pesadilla. Con estas palabras inicia don José Antonio Ferreiro Pérez, capitán del pesquero "Álvarez Entrena Diecisiete", el relato de su retención en Mauritania, tras haber sido apresado su barco.

Todo comenzó alrededor de las doce de la noche del pasado 21 de marzo, a 32 millas de Mauritania y, por lo tanto, fuera de aguas jurisdiccionales. Mi barco fue abordado por una lancha patrullera mauritana. No fueron nada explícitos. Me indicaron que debía abandonar rápidamente la embarcación y fui conducido hasta Nouakchott. Allí examinaron minuciosamente la documentación de la embarcación. Agrega después que desde

allí fue conducido a Nouadhibou: *"Fueron trece horas de viaje en una lancha, soportando una tromba de agua. Llegué empapado. La comisaría estaba repleta de polisarios y decidieron trasladarme al hotel de la población, que en realidad era una pensión de mala muerte"*.

Cuenta el señor Ferreiro Pérez cómo le alojaron en una habitación de dos metros y medio por uno y medio: *"Era una pocilga, que se encharcaba en cuanto caían cuatro gotas"*. Y añadió que los zapatos que llevaba puestos cuando regresó a España no eran suyos, pues los propios le quedaron destrozados a causa del agua (...).

El capitán del "Álvarez Entrena Diecisiete" relató que en una oca-

sión llegaron a maltratarle y que los guardianes le pedían dinero a cambio de garantizarle algunas comodidades.

A primeros del pasado mes de marzo, cerca de ciento cincuenta pescadores españoles fueron apresados por las autoridades mauritanas cuando se encontraban faenando frente a las aguas de dicho país.

Componían las tripulaciones del "Pevegasa II", congelador de matrícula de Vigo; "Chocomaro", de la misma matrícula; "Íñigo de Loyola", de Cádiz; "Roan" y "Álvarez Entrena Diecisiete". Todos ellos, ya en libertad, se encuentran en España. Además de estos buques, fueron retenidos otros italianos (...).

Expedición Científica



SAN SEBASTIÁN.- De Guipúzcoa salió y regresó con éxito una expedición científica al mar rojo.

El reciente Congreso Mundial de Defensa de la Ecología, reunido en Tokio, mostró su profunda preocupación por el deterioro del mar. Nos estamos cargando la naturaleza. Entre las muchas medidas para poner coto a esta declaración, el Congreso de Tokio sugirió que el mar fuera filmado y que la fil-

mación tuviera doble finalidad. La primera, contar con un documento gráfico allá donde se mantenía aún un equilibrio ecológico, para que si, en un futuro, la depredación humana fuera total, pudieran tener las futuras generaciones un conocimiento, a través del celuloide, de cómo fue el océano, su vida y sus bellezas. La segunda de las finalidades trataba de parar en lo posible la degradación del mar (...).

Despido Improcedente

MADRID.- La Sala Sexta del Supremo ha confirmado la sentencia de la Magistratura de Trabajo número 1 de las de Vizcaya, que condena a Ansomar a readmitir a Agapito M. C., o a indemnizarle, a elección del mismo, además de abonarle los salarios correspon-

dientes a los días de tramitación del litigio.

Según la sentencia confirmada, M. C. fue contratado por Ansomar, S.A.; para primer maquinista de uno de sus buques y con la remuneración global de 50.000 pesetas mensuales (...).

CURSILLO MONITORES

PONTEVEDRA.- En Panjón, y en el colegio del ISM, se ha celebrado un cursillo para los nuevos monitores que en el próximo verano participarán en las colonias infantiles.

Han asistido cincuenta monitores procedentes de distintas localidades y colaboraron en su desarrollo profesores del colegio de El Picacho, de Sanlúcar de Barrameda.

En las colonias participarán todos los monitores que han asistido al curso (...).

LIMPIEZA DE LA RÍA

BILBAO.- Ha comenzado la fase más delicada de la elaboración del plan director de limpieza de la ría de Bilbao, con la intervención de nueve embarcaciones y once expertos ingleses, que estarán al frente de los trabajos de investigación. Recientemente fue realizado un curso para efectuar un estudio científico-técnico, que desembocará en la elaboración de este plan director (...).

IRREGULARIDADES

MADRID.- *"No tenemos ni idea del informe, ni han llegado denuncias a la Jefatura de Sanidad sobre la venta de chirlos no sometidas a control sanitario", ha declarado a Cifra el jefe de Servicios de Alimentos de la DGS, señor Conti. "Sabemos que hay camiones que venden su mercancía sin pasar por control sanitario. Suelen cambiar etiquetas y meter los moluscos en sacos en algún depósito que se presta a ello" (...).*



NACIONAL

Marzo dispara las matriculaciones



Ciudad de Port de Sóller en Mallorca.

El mes de marzo ha marcado un punto de inflexión en el mercado náutico español, con un crecimiento de matriculaciones, recuperación de grandes esloras y señales de dinamismo antes del inicio de la temporada.

M A. GUTIÉRREZ

El mercado de embarcaciones de recreo inicia 2026 con un cambio de ritmo significativo. Entre enero y marzo se matricularon 970 unidades, incluidas motos de agua, un 15% más que en el mismo periodo del año anterior, según datos oficiales.

Marzo concentra el dato más llamativo del trimestre. Con 502 matriculaciones y un crecimiento interanual del 37%, se convierte en el mejor mes de los últimos tres años y anticipa una campaña estival más activa de lo habitual.

La pequeña eslora continúa sosteniendo el mercado. Las embarcaciones de hasta seis metros suman 638 registros y representan casi dos tercios de la demanda, aunque las mayores dimensiones son las que muestran una evolución más novedosa.

Por primera vez desde 2024, el segmento de más de dieciséis metros recupera terreno con 28 matricu-

laciones en el trimestre, frente a las ocho del mismo periodo de 2025, ampliando su cuota de mercado.

El motor mantiene el liderazgo con 471 unidades matriculadas y un crecimiento del 29%, mientras la vela sorprende con un avance del 37%, una de las tasas más elevadas del mercado.

BALEARES, A LA CABEZA

El chárter suma 288 matriculaciones y vuelve también a cifras positivas, impulsado por un mes especialmente dinámico, con 170 registros, en la antesala de la temporada turística.

En términos territoriales, Baleares lidera el volumen registrado, seguida de Murcia, Barcelona y Alicante, configurando un mapa náutico más equilibrado que en ejercicios previos y reforzando la percepción de recuperación gradual del sector de cara a los próximos meses. **M**

El mercado
náutico acelera
su recuperación



ANDALUCÍA

IA contra medusas y algas

Una aplicación desarrollada en Andalucía combina datos científicos, satélite e inteligencia artificial para anticipar la llegada de medusas y algas invasoras, mejorar la seguridad de los bañistas y apoyar a los municipios costeros litorales.



Alga invasora "*Rugulopterix Okamurae*" en una playa de Tarifa (Cádiz).

M A. GUTIÉRREZ

El litoral andaluz afronta cada verano el reto de conjugar disfrute turístico, conservación ambiental y seguridad. La aparición masiva de medusas o algas invasoras puede provocar cierres de playas, daños ecológicos y pérdidas económicas. Para anticiparse, la Universidad de Málaga impulsa OCEANARIA-ANDALUCÍA, una plataforma digital basada en inteligencia artificial.

La herramienta, disponible en web y aplicación móvil, analiza en tiempo real múltiples variables marinas. Integra datos aportados por ayuntamientos costeros, observaciones satelitales y modelos oceánicos que consideran temperatura del agua, viento, oleaje y corrientes.

Con esta información, el sistema genera alertas predictivas sobre la posible llegada de enjambres de medusas con hasta cinco días de antelación.

La cobertura alcanza cerca de mil kilómetros de costa y más de ochocientas playas, desde Huelva hasta Almería. Este margen temporal permite a los servicios de salvamento reforzar la prevención y a las administraciones optimizar recursos humanos y materiales.

La IA se adelanta a la presencia de medusas y algas en las playas andaluzas

Además, la aplicación monitoriza la expansión del alga invasora *Rugulopterix Okamurae* y los agregados flotantes conocidos como natas. Estos avisos facilitan planificar limpiezas selectivas, reducir el uso de maquinaria pesada y minimizar la huella de carbono.

Financiado con fondos europeos Next Generation y de la Junta de Andalucía, el proyecto ha reunido a una veintena de científicos de distintas disciplinas. Más allá de la gestión ambiental, la plataforma impulsa el turismo inteligente, informa sobre actividades náuticas recomendadas y conecta a los usuarios con servicios locales. También refuerza cooperación científica, transparencia informativa y adaptación costera frente al cambio climático global actual. **M**

Podcast de la Liga Naval



"Voces de la Mar" es el podcast de la Real Liga Naval Española (RLNE). Nace para dar voz a lo que forma parte de nuestra cultura marítima: historia, presente y desafíos futuros. En el espacio podrán escucharse las mejores entrevistas y conferencias organizadas por la RLNE. Se puede escuchar en el canal de podcast IVOOX de la Liga <https://ivoox.com/podcast-voces-de-la-mar-al-podcast-de-la-sqf13118549.html>

Curso en Isla Cristina



El CAD Matadero de Isla Cristina acogió el acto de entrega de diplomas a los 16 alumnos del curso de Formación Básica del ISM, acción formativa esencial para acceder al trabajo en el sector pesquero, y desarrollada en el marco del proyecto ERACIS+ Isla Cristina. El curso, que se impartió entre el 9 y el 24 de marzo, completó sus plazas disponibles pocos días después de abrirse el plazo de inscripción, lo que muestra el interés en el municipio por acceder al sector marítimo pesquero. Entre los

Presentación de INTegraSS



La directora del ISM, Elena Martínez, asistió a la presentación de la nueva herramienta de proyección del gasto de pensiones de la Seguridad Social, INTegraSS, que tuvo lugar en el Ministerio de Economía, Comercio y Empresa en Madrid. La ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz, inauguró la jornada en la que también participaron el secretario de Estado de Seguridad Social y

Pensiones, Borja Suárez, y la directora general de Ordenación de la Seguridad Social, Marta Morano. Por su parte, el ministro de Economía Comercio y Empresa y vicepresidente del Gobierno, Carlos Cuerpo, se encargó de clausurarla. IntegraSS servirá para poder anticipar los retos estructurales y mejorar la planificación y la toma de decisiones del sistema público de pensiones.

invitados al acto se encontraban el alcalde de Isla Cristina, Jenaro Orta y el director del Centro Nacional de Formación del ISM, Manuel Santiago.

Ciencia Ciudadana

Ante el alarmante retroceso en nuestra costa de los bosques marinos, científicos del CSIC piden a los ciudadanos colaborar con ellos, a través de la plataforma "Observadores del Mar", y ayudarles a ampliar su conocimiento. Estos ecosistemas ofrecen refugio, alimento y estructura a gran diversidad de especies; al tiempo que protegen la costa, capturan carbono, oxigenan el agua y refuerzan

la resiliencia de los ecosistemas marinos. "Bosques Marinos" está activo en <https://observadoresdelmar.es>

30 años del Pacto de Toledo



La directora del ISM, Elena Martínez, asistió en la sede de la Fundación Alternativas, en Madrid, a la presen-

tación del libro “30 años de los Pactos de Toledo” en el que ha colaborado. El acto contó con la participación de algunos responsables históricos de la Seguridad Social y fue clausurado por la ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y Portavoz del Gobierno, Elma Saiz.

Inglés marítimo



El inglés marítimo se ha convertido en una habilidad técnica que articula la seguridad, la eficiencia y la competitividad portuarias. Por eso, la Fundación Port Castelló ha impartido, junto a tres entidades vinculadas a la Universidad Jaume I, un curso de inglés especializado para el personal de la Autoridad Portuaria de Castellón que servirá para reforzar el nivel técnico y digital en esta lengua, evidenciando cómo el inglés es el idioma marítimo por excelencia y eje transversal en la digitalización y transformación hacia puertos inteligentes.

Récord en afiliación y empleo



España alcanzó por primera vez en marzo los 22 millones de afiliados en alta a la Seguridad Social, tras sumar

Proceso de regularización

Desde el 16 de abril y hasta el próximo 30 de junio está abierto el plazo para que las personas migrantes, que se encuentran en situación irregular en nuestro país, o los solicitantes de Protección Internacional en España, que hayan llegado antes del 1 de enero de 2026, puedan regularizar su situación y adquirir derechos esenciales. El programa reconoce así la contribución de miles de personas que forman parte de nuestra sociedad. Los interesados pueden consultar la página web del Ministerio de Inclu-



sión, Seguridad Social y Migraciones, <https://www.inclusion.gob.es>, donde se ha colgado información precisa y videos tutoriales que les resolverán cualquier duda.

los 2,2 millones de empleos desde la reforma laboral y 3,3 millones desde 2028. “En menos de dos años hemos sumado dos millones de afiliados de media”, ha destacado la ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz. El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, adelantó en sus redes sociales la noticia, vestido con una camiseta de la selección española de fútbol, con el número 22 a la espalda.

Aniversario

La reserva marina de interés pesquero de Tabarca, en Alicante, cumple 40 años como modelo pionero de colaboración entre el sector pesquero y la administración para proteger el mar sin renunciar a su aprovechamiento. La reserva es un ejemplo de “*inteligencia artesanal*”, concepto que fusiona la pesca responsable y el respeto de los usos y actividades. Es además referente internacional en la gestión pesquera sostenible.

Hasta finales de noviembre puede verse en la sala polivalente anexa al Teatro de Invierno del Parque Almansa, en San Javier, la exposición “Más allá del mostrador. Una mirada a las pescaderías de Murcia”. Son 25 fotografías con la venta de pescado tradicional en la región como tema.



Retratos de mujer mirando al mar

Seis capitanas históricas que gobernaron el mar

M Y. SOTO

En el universo de las supersticiones marineras hay una que se ha mantenido a lo largo de los siglos: *"las mujeres a bordo traen mala suerte"*. A pesar de la larga lista de mujeres navegantes vinculadas a grandes hazañas náuticas, la historia de las mujeres en el mar ha sido deformada, o directamente borrada, por quien ocupaba tradicionalmente el timón del relato.

En *"Retratos de mujer mirando al mar"*, la escritora valenciana Ana Capsir navega esta singladura para reescribir la biografía, a ratos apócrifa, de seis mujeres que eligieron una vida ligada al mar en distintos momentos de la historia, desde las guerras Médicas del siglo V a.C. hasta el siglo XX; y lo hicieron movidas por razones diversas: supervivencia, determinación, ideales, aventura o la conquista de la gloria. Todas compartieron una misma osadía: atreverse a gobernar un barco, o una flota, en un mundo donde no se contemplaba el liderazgo femenino.

Sin renunciar al rigor de la investigación histórica, pero desde la libertad que le brinda la ficción, la

autora rescata del olvido la vida de seis capitanas: Artemisia de Caria, reina de Halicarnaso, protagonista de la batalla de Salamina al frente de su propia flota; Laskarina Bubulina, almiranta griega comprometida con la independencia de su país; Isabel de Barreto, adelantada de la expedición española a las Islas Salomón; Mary Read y Anne Bonny, las piratas más famosas del siglo XVIII;

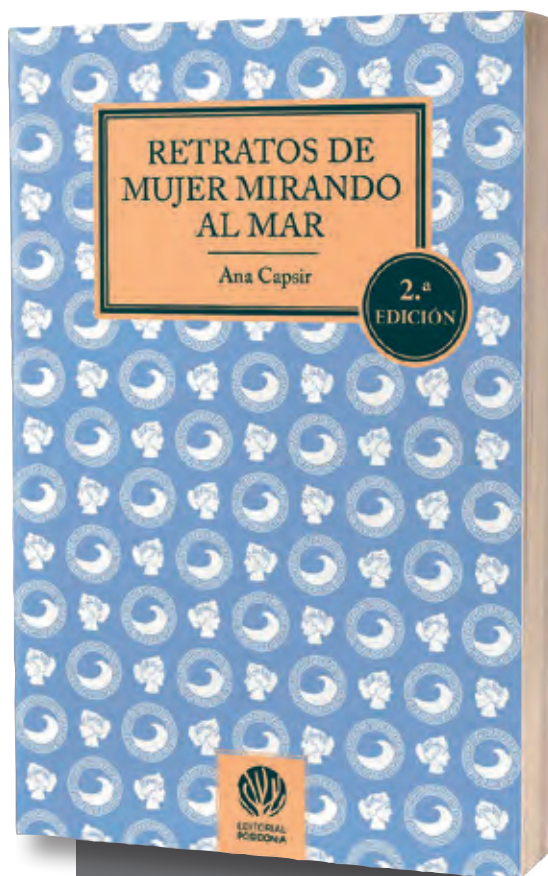
y Nancy Griffith quien circunnavegó la Antártida a vela y creó escuela en las islas del Pacífico.

Ana Capsir no juzga ni idealiza a sus protagonistas: explora sus luchas personales, sus contradicciones, la soledad del mando y la toma de decisiones a bordo en situaciones límite.

En el mar, nos recuerda la autora, mandar no es una opción, es una necesidad. Las cualidades exigidas a un capitán: determinación, firmeza, autoridad, cuando son encarnadas por una mujer, han sido tradicionalmente interpretadas y descritas por los cronistas en términos de locura, crueldad o soberbia.

"Retratos de mujer mirando al mar" no es un libro escrito *"desde tierra"*. Su autora, patrona de altura de la marina mercante y profesional de la vela, ha consagrado su vida al mar; y esa experiencia se percibe en estas 262 páginas, dotadas de una autenticidad poco común, en las que se describen con soltura tipos de barcos, oficios marítimos y dificultades propias de la navegación.

Libro necesario y oportuno para no olvidar a las mujeres que gobernaron el mar cuando el mundo les ordenaba permanecer en tierra firme. Se encuentra a la venta en librerías por el precio de 15,90 €. **M**



Autor: Ana Capsir
Edita: Posidonia

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n

21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel. 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



ISM

EN TU BOLSILLO



Descárgate la app



Disponible en
App Store



DISPONIBLE EN
Google Play

Conectados contigo,
estés donde estés



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA