

MAR

Nº 667

JUNIO 2026



PESCA

Asistimos a las jornadas técnicas de la Fundación EXPOMAR en Burela

ACUICULTURA

APROMAR consigue mejorar la percepción social de la actividad

MEDIOAMBIENTE

¿Por qué afecta el cambio climático a los moluscos en Galicia?

REVISTA MAR

[HTTPS://REVISTAMAR.SEG-SOCIAL.ES](https://revistamar.seg-social.es)

TENEMOS PÁGINA WEB
AHORA MÁS CERCA DE TI



47 años salvando vidas



Desde hace 47 años, los médicos del Centro Radio Médico Español (CRME) del Instituto Social de la Marina atienden las necesidades sanitarias de nuestros marinos y pescadores cuando están embarcados. Se garantiza así a los trabajadores del mar la misma asistencia médica que tienen las personas que trabajan en tierra, ofreciéndoles además la tranquilidad de saber que un profesional de la salud está a su lado durante las 24 horas de los 365 días del año.

Era mayo de 1979, cuando el número 164 de la Revista MAR daba cuenta de la puesta en marcha de este servicio, esencial para la seguridad de la gente del mar. Hay pocos centros en el mundo con estas características. Por ello, el asesoramiento del Centro Radio Médico Internacional de Roma fue esencial para su creación en España. La tecnología también fue

clave para el nacimiento del CRME donde la radio, el teléfono y el telégrafo jugaban un papel protagonista.

El Centro Radio Médico Español ha sido pionero en el desarrollo de la telemedicina en nuestro país. Muy ligado a su éxito están la publicación de la "Guía Sanitaria a Bordo", que los barcos de más de 20 toneladas están obligados a llevar y que constituye parte esencial de las llamadas de socorro; los botiquines reglamentarios actualizados que deben tener los barcos y la formación sanitaria que ofrece el ISM en varios niveles.

Agradecemos desde estas páginas el camino que hace 47 años iniciaron los doctores Bartolomé, Aranda, Llodio, De Miguel y Acebes y la doctora De Arriba y a todos los que continuaron y continúan su estela para proteger la salud y la vida de quienes trabajan en el mar. [M](#)

**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/ Churruca, 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

667. Junio 2026

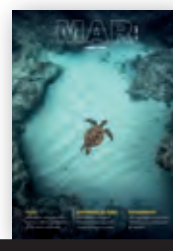


Foto de portada: Sea Turtle. Toby Matthews / Ocean Image Bank



Conferencia empresarial de APROMAR



La comunicación mejora la percepción social de la acuicultura en nuestro país. **PÁGINA 10**

Mortandad de moluscos en Galicia



El cambio climático está detrás de la alta mortandad de los moluscos en Galicia pero no es el único factor. **PÁGINA 36**

Prácticos de puerto



Entramos a Santander a bordo de un mercante siguiendo las instrucciones de los prácticos. **PÁGINA 20**

Mujeres en la mar



El 18 de mayo celebramos el Día Internacional de la Mujer en el Entorno Marítimo. **PÁGINA 32**

Festival mariner en Pasaia



Embarcaciones históricas y cultura marinera se dieron cita en el Pasaia Itsas Festibala **PÁGINA 40**

Y además:

14 Prevención de riesgos laborales

El Consejo de Ministros aprobó el anteproyecto de Ley de la reforma de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

16 Tribuna de opinión

Marta Díaz analiza las paradojas de la Economía Azul.

18 Menos contaminantes

La Unión Europea ratifica que el transporte marítimo ha reducido sus emisiones contaminantes.

26 De cine submarino

Entrevistamos a Sebastián Hernandis, especialista en filmar las profundidades del mar.

34 Gasto en pensiones

INTegraSS es la nueva herramienta de la Seguridad Social que ayuda en la previsión del gasto en pensiones.

42 Salud mental

La autoestima es clave para mantener relaciones personales sanas y desarrollar nuestro trabajo de manera eficaz.

46 Páginas médicas

En el mar hay riesgos biológicos que pueden afectar a la salud de los pescadores.

48 Toque oriental

Exotismo en la cocina. Nuestros cocineros nos enseñan a preparar unos huevos mayak con fideos soba.

56 El ISM en la costa

Visibilizamos el trabajo de nuestras Direcciones Provinciales.

58 Libro

Descubrimos la historia del pósito coruñés de Aguiño

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



BURELA, REFERENTE DEL MUNDO DEL MAR

¿Hacia dónde va el sector?

La Fundación Expomar organizó en Burela la 33ª edición de sus Jornadas Técnicas y el 27º Encuentro Empresarial donde representantes del sector analizaron las cuestiones que más preocupan a los pescadores. La periodista Lucía Rodríguez moderó el debate del que se sacaron conclusiones. El nuevo formato de las jornadas, más abierto al diálogo, gustó a los asistentes.

M ANA DÍAZ

Situada a orillas del mar Cantábrico y conocida por la pesca de la merluza y el bonito, la localidad de Burela es el escenario perfecto para el desarrollo de las jornadas técnicas del sector que la Fundación Expomar organiza en la localidad lucense desde hace 37 años. En esta ocasión, y a diferencia de anteriores ediciones, el desarrollo de las jornadas adoptó un formato mucho más dinámico y atractivo, abierto al debate, al diálogo y la escucha con tres mesas redondas sobre gestión pesquera; futuro, relevo generacional y formación; y sostenibilidad, socioeconomía y consumo, en sesión matinal, y la presentación

por la tarde de la campaña de prevención de riesgos, elaborada por la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo con el objetivo de reducir los accidentes laborales en el sector pesquero. Para terminar el acto se sentaron en una mesa redonda tres diputados: Rosa Quintana, del Partido Popular; Patricia Otero, del PSOE; y Néstor Rejo, del Bloque Nacionalista Galego, a quienes se les preguntó si la pesca y los intereses pesqueros de nuestro país estaban suficientemente presentes en las sesiones del Parlamento español. Los tres políticos contestaron que no lo estaba.

APOYO DE LA XUNTA

La conselleira do Mar de Galicia, Marta Villaverde, inauguró las jor-

nadas demostrando el compromiso del Ejecutivo gallego con la promoción y difusión del mundo marítimo-pesquero, como hace la Fundación Expomar en Burela al organizar estas jornadas a las que definió como uno de los *"grandes espacios de reflexión sobre el presente y el futuro de la pesca"*, gracias a su capacidad para reunir a representantes de las administraciones públicas, organizaciones pesqueras, empresas, comunidad científica y profesionales vinculados al mar.

Durante su intervención la conselleira subrayó que la pesca es *"un sector estratégico para Galicia desde el punto de vista económico, social y territorial"*, al tratarse de una actividad ligada al empleo, a la cultura y a la identidad de las poblaciones





marineras. Puso en valor el papel de Burela como uno de los puertos pesqueros más dinámicos y relevantes de la comunidad y felicitó a la Fundación Expomar por la elección de los temas de esta edición, centrados en aspectos clave como la sostenibilidad, la seguridad laboral, la formación o el futuro de la actividad pesquera.

Marta Villaverde reiteró la apuesta de Galicia por una pesca responsable y sostenible. *"Aquí nadie cuestiona la necesidad de proteger el*

mar y conservar los recursos pesqueros porque el propio sector lleva años demostrando su compromiso con las buenas prácticas", -aseguró,- y defendió la necesidad de avanzar hacia modelos de mayor cogobernanza y corresponsabilidad, basados en el diálogo, el conocimiento técnico y la participación activa del sector.

En la primera mesa, Javier Garat, representando a Cepesca; Torcuato Teixeira, a la Federación Nacional de Cofradías; y Ramón de la Fi-

Sostenibilidad, gobernanza, relevo generacional, formación y consumo fueron los temas de debate en esta edición



guera, al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, expusieron sus visiones sobre la gobernanza en la pesca y las políticas que dicta Bruselas.

En el segundo coloquio, Francisco González, profesor del EONP Gijón y ex-director general de Pesca del Principado de Asturias; Ángeles Vázquez, directora general de Desarrollo Pesquero de la Xunta y Manuel Pablos, hablaron de formación y de cómo atraer a los jóvenes al sector.

Finalmente, los catedráticos de la Universidad de Santiago, María Bastida y Gumersindo Feijoo, junto a la nutricionista Adriana Fernández, hablaron de sostenibilidad socioeconómica y consumo afirmando que la ingesta de pescado contribuye a una vida más longeva.

ENCUENTRO EMPRESARIAL

Un total de 23 organizaciones representativas del sector extractivo gallego, nacional y europeo acudieron al encuentro empresarial

El encuentro empresarial reunió a 23 organizaciones representativas del sector pesquero extractivo

de la Fundación Expomar donde analizaron la situación de la pesca y los retos y desafíos a los que se enfrenta desde varios puntos de vista.

En el ámbito de la Unión Europea, los expertos manifestaron que la Política Pesquera Común (PPC) había sido un éxito para la recuperación de stocks pero un completo fracaso en los objetivos económicos, sociales y de soberanía alimentaria. A su juicio, se necesita un Reglamento omnibus que permita simplificar normativas, reducir la burocracia, flexibilizar políticas y dar respues-

ta a cambios necesarios como la revisión de las 87 vedas, el Plan de gestión del Mediterráneo o la obligación del registro desde el primer kilo capturado como medida de control.

También mostraron su preocupación por el drástico recorte que sufrirá el FEMPA en el nuevo Marco Financiero Plurianual, que pasará de 6.100 a 2.000 millones de euros, e hicieron un llamamiento para que se reconociera a la pesca como sector alimentario estratégico con la puesta en marcha por parte de la Comisión Europea de un Plan de Acción de alimentos azules.

A nivel nacional exigieron una mayor coordinación entre administraciones en materia de fiscalidad y competitividad de la flota con incentivos fiscales para empresarios y trabajadores, la reducción o eliminación del IVA y otras medidas sociales que faciliten la jubilación activa. Además, pidieron el reconocimiento prioritario de la pesca frente a otras actividades empre-



En la sesión matinal, en las jornadas técnicas de Burela se habló de relevo generacional, formación y gestión pesquera.

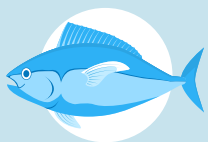
sariales en los planes de ordenación del espacio marítimo (POEM), considerando necesario establecer zonas de uso prioritario para la actividad extractiva en áreas donde se localizan caladeros históricos.

RELEVO GENERACIONAL

A efectos de conseguir el ansiado relevo generacional, los participantes en el encuentro consideran necesario flexibilizar la formación, adaptándola a las necesidades actuales, de homologar los títulos con los de otros países como hace la Marina Mercante. Y para hacer frente a la subida del precio del combustible pidieron medidas compensatorias urgentes que hagan viable la actividad.

Desde el punto de vista de la comunicación para incentivar el consumo de los productos del mar, los asistentes pidieron el desarrollo de una Estrategia Nacional de Promoción para impulsar las dietas Atlántica y pesco-Mediterránea, consideradas fuente de salud por las

DESAFÍOS Y RETOS A LOS QUE NOS ENFRENTAMOS



PESCA

Necesita de políticas realistas para afrontar su presente y futuro como actividad esencial y estratégica, generadora de empleo, riqueza, cultura y alimentos saludables.

FLOTA

El actual marco amenaza seriamente su viabilidad económica con una reducción continua de producción y sin atractivo suficiente para lograr el relevo generacional.



GOBERNANZA

Necesita un diagnóstico correcto de la realidad por parte de las Administraciones que permita tomar decisiones adecuadas y medidas correctoras urgentes

La directora del ISM y el director provincial de Lugo estuvieron en Burela

sociedades científicas y médicas, comprometiéndose a trabajar unidos en la difusión de los valores nutricionales del pescado y la puesta en valor de las buenas prácticas del sector a través de acciones de comunicación conjuntas **M**



Elena Martínez, junto a Marta Villaverde y Ángeles Vázquez. A la derecha, mesa de debate con diputados en el Congreso.



CONFERENCIA EMPRESARIAL DE APROMAR EN SU 40º ANIVERSARIO

Acuicultura, sector estratégico

La conferencia anual que la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (Apromar) celebró en mayo sirvió para recordar los 40 años de asociacionismo de los productores acuícolas en nuestro país. Han sido cuatro décadas de esfuerzo conjunto que han permitido crecer al sector.

M ANA DÍAZ

La conferencia empresarial de Apromar 2026 conmemoró los 40 años de asociacionismo de los productores acuícolas españoles. Bajo el

lema "Una sola red" se hizo referencia a la evolución de la actividad en las cuatro décadas de historia y desarrollo de la acuicultura en España. Representantes de la Administración, entre los que se encontraba la directora del ISM, Elena Martínez, de las empresas y de

instituciones científicas, acudieron al encuentro convencidos de que el futuro y el progreso del sector exigen diálogo, trabajo colectivo y una visión común.

La Asociación definió las líneas estratégicas que seguirá en los próximos años donde la comuni-

cación, la imagen social de la actividad y la unidad jugarán un papel esencial para la actividad.

LÍDERES EN EUROPA

En la inauguración del encuentro, la directora general de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Aurora de Blas, destacó el liderazgo de nuestra acuicultura en el contexto comunitario ya que, una de cada cuatro toneladas de alimentos acuícolas producidos en la Unión Europea es de origen español. *"La acuicultura española es un sector estratégico, plenamente integrado en el sistema alimentario, que aporta alimentos saludables, seguros y sostenibles y contribuye decididamente al desarrollo socioeconómico de nuestras zonas costeras y rurales, así como a la soberanía alimentaria"*, dijo.

Tahiche Lacomba, vicepresidente de Apromar, subrayó la importancia de seguir fortaleciendo espacios de encuentro y diálogo entre todos los actores vinculados a la actividad para *"avanzar hacia un sector cada vez más sostenible,*

La unidad empresarial es clave para afrontar los retos de futuro de nuestra acuicultura

innovador y conectado con la sociedad, sin olvidar a las personas".

Como en anteriores ocasiones, la jornada se estructuró en torno a una serie de conversaciones con los invitados. El presidente del Consejo Económico y Social (CES), Antón Costas, señaló que, *"en un contexto como el actual, de elevada incertidumbre, el verdadero reto no es sólo crecer, sino hacerlo de forma equilibrada y sostenible"*. En este sentido, apuntó que, *"la acuicultura ejempliza cómo una actividad económica puede contribuir a la vertebración del territorio"* y defendió la necesidad de avanzar *"hacia un modelo donde la competitividad, no se base únicamente en costes, sino*

en la calidad institucional, la innovación, los buenos empleos y la capacidad de generar valor añadido".

Según Costas, el diálogo social es *"el activo estratégico para afrontar los grandes procesos de transformación en curso, al permitir construir respuestas compartidas que refuerzan la eficacia y la legitimidad de las políticas públicas"*.

M^a José Nillán, CEO de AGR Food Markéting, presentó los avances logrados en comunicación y reputación social de la acuicultura en los últimos años. Y Javier Ojeda, gerente de Apromar, moderó un debate sobre bienestar animal. Consciente de la importancia y sensibilidad que despierta este asunto, la Asociación ha publicado varias guías de buenas prácticas en el manejo y cuidado de diferentes especies acuícolas que por su rigor han despertado interés internacional.

La jornada terminó con la proyección del vídeo *"Apromar. Una sola red"*, llamando a la unidad para afrontar los retos futuros y responder a las demandas que exige la sociedad actual. **m**

Acuicultor del año

Fernando Torrent, doctor ingeniero de Montes, recibió la insignia de Acuicultor del Año en reconocimiento a sus 40 años de trabajo al servicio de la acuicultura. Procede de una familia impulsora de la crianza de trucha en nuestro país, siguió el camino emprendido por su padre no solo desde la actividad empresarial sino también desde las

aulas donde imparte clases en la Escuela de Ingeniería de Montes de la Universidad Politécnica de Madrid en cuyas instalaciones también hay una piscifactoría. En su discurso de agradecimiento, destacó los grandes hitos del desarrollo de la acuicultura en España afirmando que *"como la vida, la acuicultura hay que vivirla con entusiasmo"*.



Mejor percepción social

El impacto de la campaña *"Pescado para todos, la verdadera suerte"* en los consumidores satisface a Apromar. El conocimiento que la sociedad tiene de la acuicultura ha crecido más de 10 puntos respecto a 2024. Se reconoce el papel de la actividad en la producción de pescado sostenible y de calidad.

M ANA DÍAZ

La acuicultura española ha alcanzado en 2025 un hito en conocimiento y reconocimiento social por parte de los consumidores españoles, consolidando la idea de que es una actividad imprescindible para que podamos seguir comiendo pescado. Este avance es fruto del trabajo constante del sector, de una visión a largo plazo y de su decidida apuesta por abrir un diálogo transparente con la ciudadanía.

Según el informe *"Evolución del conocimiento e imagen de la acuicultura española"* realizado sobre una muestra de 1.200 personas con la intención de medir el impacto social que ha tenido la campaña *"Pescado para todos, la verdadera suerte"*, el 77,4% de los participantes en el sondeo declara conocer qué es la acuicultura, frente al 66,8% registrado en 2024, lo que supone un incremento de más de 10 puntos en el último año.

El dato llena de satisfacción a la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (Apromar) al haber logrado el objetivo que perseguían encargando esta campaña: consolidar en la sociedad española la idea de que *"la acuicultura es esencial para garantizar el acceso a pescado sostenible y de calidad"*.

Cabe recordar que la campaña, integrada en el Plan Estratégico de Comunicación de la Acuicultura (PLECA), impulsado por Apromar con el apoyo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y cofinanciado por la Unión Europea, mostraba cómo sin la acuicultura no todos en la misma familia o en el mismo grupo de amigos tendrían

posibilidad de consumir una ración de pescado. Y es que, lejos de competir con la pesca extractiva, la acuicultura contribuye con ella a que a nuestros platos llegue esa proteína del mar indispensable para nuestra salud.

EVOLUCIÓN POSITIVA

En los últimos seis años, la percepción social de la acuicultura española ha evolucionado de forma claramente positiva. En el año 2019 eran muchos los españoles que desconocían la actividad o la percibían con sesgos negativos. Desde entonces, ha crecido el porcentaje de españoles que considera que la actividad acuícola facilita el acceso al pescado (del 69,6% al 79%). También que contribuye al desarrollo local y a la creación de empleo (del 67,5% al 77,4%) y que ayuda a aliviar la presión del sistema alimentario sobre los recursos naturales (del 68,2% al 75,4%). Además, el 85,6% de los que conocen la actividad consideran que es *"bastante o muy necesaria"*.

El 94% de los españoles sitúa la acuicultura nacional al más alto nivel mundial

Por otra parte, la imagen de nuestra acuicultura se consolida como referente internacional de buenas prácticas. El 78% de los encuestados sostiene que es mejor que la de Marruecos o Turquía y el 94% la sitúa al mismo nivel o por encima de Estados Unidos, Japón, Canadá o países del norte de Europa, consolidando su imagen como modelo de sostenibilidad, innovación científica y calidad.

Estos resultados no son fruto de la casualidad sino “del trabajo constante, de la visión a largo plazo y de la confianza en lo que hacemos. Ha sido el inicio de una conversación con la sociedad que ha generado conocimiento y confianza en torno a la acuicultura española”, señala Javier Ojeda, gerente de Apromar. “Que el 94% de los españoles nos sitúe al más alto nivel mundial confirma que contamos con un modelo sólido, responsable e innovador”, añade.

El año pasado marcó el inicio de un diálogo entre acuicultores y sociedad marcado por la transparencia y el rigor informativo, acorde con la relevancia económica, social y alimentaria de la actividad.

Desde Apromar aseguran que la acuicultura española garantiza soberanía alimentaria y sostenibilidad ambiental. En el actual contexto global, “hablar de “pescado para todos” no es un lema sectorial sino la realidad de un sector que produce proteína de alta calidad bajo exigentes criterios científicos, ambientales y sociales”, dicen. **M**

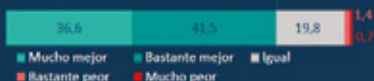
El resultado de un trabajo bien hecho



78%

Considera que la acuicultura española es mejor que la de países menos desarrollados

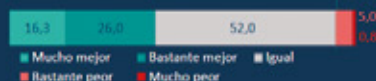
(Turquía, Marruecos, otros países africanos o países asiáticos como Vietnam, Tailandia)



94%

La considera mejor o igual que la de otros países desarrollados

(Estados Unidos, Japón, Canadá o países del norte de Europa como Noruega, Islandia o Finlandia)



En 2025, la acuicultura es más conocida que nunca

2025
NOTORIEDAD ESPONTÁNEA
ACUICULTURA

11,4%

2024: 4,2%
2019: 1,9%

2025
NOTORIEDAD TOTAL
ACUICULTURA

55,4%

2024: 49,2%
2019: 44,2%

2025
NOTORIEDAD ESPONTÁNEA
CONJUNTO CRÍANZA/CULTIVO

39,2%

2024: 27,4%
2019: 17,3%

2025
CONOCE LA ACUICULTURA
(ESPONTÁNEA/SUGERIDA/INDUCIDA)

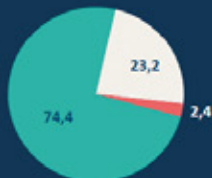
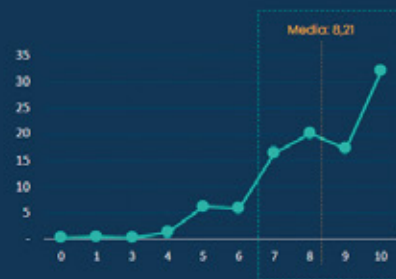
77,4%

2024: 66,8%
2019: 66,2%

En 2025 se ha reducido un 32% el número de españoles que no conocen la acuicultura



85,6% la considera una actividad bastante o muy necesaria



3 de cada 4 españoles que la conocen tienen un sentimiento positivo hacia la acuicultura.

43% Asegura alimento para todos

37% Protege el medio ambiente

■ Positivo ■ Neutro ■ Negativo



Seguridad en la mar

La reforma de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, aprobada el 28 de abril en el Consejo de Ministros, introduce cambios sustanciales para actividades de alto riesgo. El sector-marítimo pesquero afronta nuevas obligaciones en salud mental, género, digitalización y clima.

M ANABEL GUTIÉRREZ.

FOTO: APBC/ÓSCAR CÁRDENAS

El Consejo de ministros aprobó el 28 de abril de 2026 el anteproyecto de reforma de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) para actualizar la norma de 1995. Los cambios clave incluyen el reconocimiento de la salud mental y riesgos psicosociales, la evaluación de riesgos por cambio climático, ciberacoso y el uso de IA, además de reforzar la vigilancia de la salud.

Por primera vez, la ley reconocerá de forma explícita los daños

mentales, emocionales y sociales derivados del trabajo. En la pesca, la soledad, el aislamiento prolongado, la presión económica o la falta de descanso pasan a considerarse riesgos evaluables. Las empresas deberán incluir estos factores en sus evaluaciones y en la vigilancia de la salud, incorporando indicadores psicosociales a los reconocimientos médicos.

El estrés crónico, la fatiga o los trastornos del sueño dejarán de ser asumidos como inherentes al oficio y se convierten en ámbitos de actuación preventiva, con especial impacto en la seguridad de las maniobras y la toma de decisiones.

PRINCIPALES MEDIDAS

La incorporación de sistemas digitales de control, geolocalización, comunicaciones permanentes o gestión remota de flotas obliga a garantizar el derecho a la desconexión digital. La reforma establece que las tecnologías no pueden incrementar el riesgo laboral, lo que en la pesca implicará límites claros al uso continuo de dispositivos fuera de los tiempos de trabajo efectivo. La disponibilidad permanente, habitual en flotas de altura o gran altura, deberá revisarse para evitar impactos en la salud mental y la fatiga acumulada tanto de patrones como de tripulantes.

El cambio climático entra de lleno en la prevención. Fenómenos meteorológicos adversos, olas de calor, temporales más intensos o cambios bruscos en las condiciones del mar deberán incorporarse a la evaluación de riesgos. El anteproyecto de ley prevé la obligación de adoptar medidas de actuación ante catástrofes naturales y eventos extremos, lo que afecta a la planificación de campañas, salidas a la mar y protocolos de emergencia. Para el sector pesquero, supondrá reforzar la toma de decisiones preventivas frente a presiones económicas que tradicionalmente empujaban a faenar en condiciones límite.

La prevención incorporará de forma transversal la perspectiva de género y edad. En la pesca, donde aumenta la presencia femenina en flotas y actividades auxiliares, los equipos de protección deberán adaptarse a las diferentes características físicas y antropométricas. El anteproyecto de ley refuerza tam-

El estrés crónico, por ejemplo, dejará de ser asumido como inherente al oficio

bién la protección de la maternidad, priorizando la adaptación del puesto o la reasignación sin pérdida salarial antes de la baja por riesgo. Asimismo, se exigirá considerar la edad en la evaluación preventiva, un punto crítico en un sector con elevada media de edad y exigencias físicas intensas.

FORMACIÓN Y CONTROL

La reforma endurece los requisitos de organización preventiva. La formación práctica deberá ser presencial, salvo excepciones justificadas, algo especialmente relevante para trabajos a bordo que

requieren entrenamiento real en maniobras, uso de artes, estabilidad o emergencias. Las evaluaciones de riesgos deberán revisarse ante cambios organizativos y realizarse mediante visitas presenciales, reforzando el papel de la inspección en sectores peligrosos. Además, se reducirá el umbral para la autogestión preventiva y para la obligatoriedad de servicios de prevención propios, lo que afectará a cofradías, armadores y empresas auxiliares.

Más allá de las obligaciones concretas, la reforma apuesta por un cambio cultural.

En la pesca, tradicionalmente marcada por la asunción del riesgo, el anteproyecto de ley impulsa una prevención compartida por armadores, patrones y tripulación. Integrar la seguridad en cada decisión operativa se convierte en una condición para la sostenibilidad social del sector. Ahora el anteproyecto deberá ser debatido en vía parlamentaria. **M**

¿Cómo se aplicará?

 **La reforma contenida en el anteproyecto que se ha remitido al Congreso,** prevé que en zonas conteras se despliegue en distintos niveles. En centros de trabajo como lonjas, muelles, astilleros, cofradías o fábricas pesqueras, las evaluaciones preventivas deberán tener en cuenta la actividad y el entorno litoral: humedad, viento, mareas, superficies resbaladizas, ruido, trabajo nocturno o manipulación de cargas. Cualquier cambio organizativo exigirá revisar y actualizar la evaluación.

 **En el trabajo a bordo con base en tierra,** la planificación de mareas, descansos, dotaciones y tiempos de actividad deberá incorporar criterios preventivos, incluidos la fatiga y los riesgos psicosociales, aunque la faena principal se realice fuera del puerto. La empresa armadora será

responsable de integrar la prevención en toda la cadena.

 **Se reforzará la evaluación de riesgos meteorológicos,** obligando a planificar cómo actuar ante temporales, olas de calor, inundaciones o mala mar.

 **También se intensificará la coordinación entre empresas** que coinciden en puertos y áreas litorales, con intercambio de información y responsabilidades claras.

 **La Inspección de Trabajo** contará con mayor presencia, especialmente en microempresas y flotas artesanales.

 **Por último,** se incorporará una perspectiva social y territorial, adaptando la prevención a la estacionalidad, el envejecimiento de plantillas y la mayor presencia de mujeres.

Las Paradojas de la Economía Azul



Hace unos días, un joven de la generación millennial, me hacía la siguiente pregunta: “¿qué pasaría si el océano colapsara?”. Una pregunta directa, sin filtro, formulada por la generación que habla de manera transparente y que siente una urgente necesidad de conocer todo sobre la situación climática. En ese preciso momento, un sinfín de escenarios caóticos, aunque interconectados, desfilaron por mi mente. Respiré hondo y me lancé a explicarle el impacto que ello provocaría en nuestro bienestar, en nuestra salud y en la -mal denominada- “seguridad” alimentaria. Hice alusión a la huella en la economía mundial y al choque brutal que se establecería con el sistema instaurado. “Aunque todo esto”, puntualicé, “si realmente se diese el caso extremo de que el océano colapsara”.

Pasaron unos días y la pregunta, que seguía flotando en mi cabeza, me llevó a reflexionar sobre las muchas y variadas paradojas presentes en la Economía Azul. Tecleé en mi móvil “Diccionario de la Real Academia Española” y leí los resultados de la búsqueda: “hecho o dicho aparentemente contrario a la lógica”. Tomando esta definición como válida, la conocida como quinta economía mundial, presenta –muy a su pesar- ciertas contradicciones. Veámoslas.

Conocemos más del espacio
exterior que de los mares
y océanos

INVERSIÓN

Las partidas presupuestarias destinadas a proyectos, tanto de ciencia e innovación marinas como de monitorización de los océanos, resultan insuficientes. Nuestro conocimiento del espacio exterior supera al que tenemos sobre mares y océanos. ¿Curioso? Priorizar soluciones e inversiones que protejan los ecosistemas y biodiversidad marina, permitiría no solo alimentar a la sociedad, sino ofrecer más salud, calidad de vida y empleo a las comunidades locales. Invertir en lo Azul exige paciencia, pero no invertir en ello conllevaría quedarse fuera y, esto a su vez, supondría un riesgo de magnitud considerable. ¿Estamos dispuestos a asumirlo?

OBJETOS COTIDIANOS

La ropa que vestimos, el móvil que consultamos a todas horas, los muebles que decoran nuestras casas... prácticamente todos los productos que tenemos a nuestro alrededor han sido transportados por vía marítima. El océano sostiene la cadena logística del mundo. Sin embargo, hay estudios que demuestran que lo que no se ve a simple vista, no se valora. ¿Cómo explicar de manera clara, directa y transparente que la Economía Azul es un mercado emergente, que genera más de 22.000 millones de euros y que da empleo a casi un millón de personas en España? Puede que en el mensaje esté la clave. Quizá sea cuestión de abordar la comunicación desde otro enfoque. ¿Habrá llegado el momento de hacerla más humana?

COSTA

España cuenta con más de 8.000 kilómetros de costa repartidos por todo el litoral peninsular, las islas Baleares, las islas Canarias, Ceuta y Melilla. ¿Cuántas personas residentes en poblaciones costeras siguen viviendo de espaldas al mar? ¿Cuántos jóvenes no han pisado nunca una lonja, ni saben cómo funciona la logística portuaria? Para proteger el mar es indispensable conocerlo y entenderlo. Me pregunto si será el mero desconocimiento, la razón por la que toallitas de bebés y bastoncillos van navegando por las aguas saladas de todo el mundo hasta juntarse con miles de envases de plástico, vertidos tóxicos y

La Economía Azul genera más de 22.000M€ y emplea a casi un millón de personas en España

fibras desprendidas tras ciclos y ciclos de lavadoras. Esta basura, acumulada en el bautizado como Séptimo Continente, no hace sino aumentar de tamaño cada año (su superficie actual supera el millón de kilómetros cuadrados).

Paradójicamente, no sólo se siguen fabricando materiales nocivos para el medio ambiente, sino que, en la última década, su producción se ha visto implacablemente incrementada. Normativas que contribuyan a modificar hábitos y rutinas de consumo, limiten la producción de ciertas materias primas e introduzcan, de paso, criterios sostenibles, ¿serían suficientes para diseñar soluciones?

CONCEPTO

En un mundo en el que hacer las preguntas correctas es un Arte, ¿cómo definir qué se entiende realmente por Economía Azul? ¿Cómo explicar adecuadamente que es palanca de sostenibilidad, innovación y crecimiento? A día de hoy, España no cuenta con una Estrategia Nacional en este ámbito. Hay voces que opinan que esto entra dentro del terreno de la utopía. Permítanme que discrepe. Unificar las hojas de ruta azules de las Autonomías, activar y reunir a actores y sectores azules, favorecer la colaboración público-privada y crear sinergias, son parte intrínseca de la respuesta.

Las mentalidades pasivo-conformistas, nunca dotaron de progreso a las naciones, ni construyeron grandes países. Extraer enseñanzas de las paradojas azules para avanzar, sí. 

Marta Díaz Barrera
Embajadora de Economía Azul
Asesora en Sostenibilidad Marina





Emisiones en descenso

El informe de la Comisión Europea confirma que el Sistema de Comercio de Emisiones redujo un 1,3% los gases regulados y que el transporte marítimo, incluido desde 2024, recortó alrededor de un 3% sus emisiones. España figura entre los primeros países por actividad, cumplimiento y exposición económica.

M ANABEL GUTIÉRREZ

La Comisión Europea ha publicado los datos verificados de emisiones del Sistema de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (EU ETS) correspondientes al ejercicio 2025, que registran una reducción

del 1,3% respecto a los niveles de 2024. Esta caída prolonga la tendencia descendente que el sistema mantiene desde su puesta en marcha en 2005, periodo en el que las emisiones de los sectores cubiertos se han reducido a la mitad. Con estas cifras, el EU ETS se mantiene en la senda prevista para alcanzar el objetivo de una reducción del 62%

en 2030. Los datos verificados, comunicados por los Estados miembros antes de la fecha límite del 31 de marzo de 2026, abarcan un total de 7.064 instalaciones fijas con emisiones registradas en 2025, junto con 206 operadores de aeronaves y 1.745 operadores marítimos. Las emisiones de las instalaciones estacionarias sumaron 937,1 millones de toneladas de CO₂, frente a los 1.033,5 millones de 2024. La serie histórica refleja la progresiva reducción desde los 2.047,4 millones de toneladas registrados en 2008 hasta las cifras actuales.

El sector marítimo, incorporado al EU ETS en 2024, ocupa un lugar cada vez más relevante dentro del sistema. Los datos comunicados hasta la fecha muestran que las

emisiones del sector descendieron en torno a un 3%, según la estimación de la Comisión Europea. No obstante, la institución comunitaria advierte de que la notificación para el transporte marítimo aún no ha concluido y las tendencias definitivas solo se conocerán una vez completado el proceso.

POR PAÍSES

Por países de registro, Grecia lidera las emisiones marítimas notificadas en 2025 dentro del EU ETS, con 11,08 millones de toneladas de CO₂ declaradas por 319 operadores. Le sigue Italia, con 8,11 millones de toneladas procedentes de 119 operadores, y Alemania, con 6,23 millones de toneladas y 379 operadores registrados. España ocupa la cuarta posición, con 4,74 millones de toneladas de CO₂ comunicadas hasta la fecha por 310 de los 758 operadores marítimos inscritos en su registro. Tras España se sitúan Países Bajos, con 3,60 millones de toneladas notificadas por 211 operadores, y Noruega, con 2,30 millones de toneladas correspondientes a 82 operadores. La distribución de emisiones del sector marítimo presenta una fuerte concentración.

El 10% de los operadores con mayores emisiones acumula el 69,4% del total declarado, mientras que los 50 principales emisores concentran el 46,9%. La emisión media por operador se sitúa en 24.826 toneladas de CO₂, aunque la mediana es sensiblemente inferior (5.949 toneladas), lo que evidencia la marcada desigualdad entre grandes navie-

ras y operadores de menor tamaño. En cuanto a instalaciones estacionarias, Alemania se mantuvo como el mayor emisor, con 263,16 millones de toneladas de CO₂, un 3,6% menos que en 2024. Le siguen Polonia (104,56 millones; -29,7%), Italia (101,16 millones; -0,2%) y España, con 78,48 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 2% interanual. Completan el grupo Países Bajos (61,61 millones; +2,9%) y Francia (50,11 millones; -21,5%). En España, el aumento se explica principalmente por el sector

Los datos muestran una reducción del 1,3% de las emisiones en un año

de combustión, cuyas emisiones crecieron un 7,5% hasta 33,81 millones de toneladas en 302 instalaciones. En contraste, el refinado de petróleo, la producción de clínker de cemento y la siderurgia registraron descensos moderados.

PUERTOS CLAVE

La aplicación del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE) afecta de lleno a los puertos de interés general del Estado, tanto en la península como en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Las rutas regulares con otros países europeos, el tráfi-

co internacional de larga distancia y el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) concentran buena parte de las obligaciones de cumplimiento. Para las navieras que operan en España, el coste del carbono se convierte desde ahora en un factor estructural de planificación, inversión y competencia.

Uno de los mensajes más claros del informe es el elevado grado de cumplimiento del sector marítimo en su primer año dentro del sistema. Más del 99% de las obligaciones de entrega de derechos correspondientes a 2024 fueron atendidas dentro de plazo por las navieras europeas. A partir de 2026, el RCDE UE ampliará su alcance en el transporte marítimo para incluir no solo dióxido de carbono, sino también metano y óxido nitroso. Para España, con tráficos intensivos vinculados al gas natural, los ferris y determinadas tipologías de buques, esta ampliación puede tener un impacto relevante en el volumen total de emisiones reguladas y en los costes asociados al cumplimiento.

El informe recuerda que el sistema no solo reduce emisiones, sino que genera ingresos sustanciales. En 2024, las subastas del RCDE recaudaron cerca de 38.800 millones de euros, destinados en su mayor parte a políticas de transición energética. España, como Estado miembro, recibe una parte de estos fondos para financiar renovables, eficiencia energética, movilidad sostenible y modernización industrial, creando un círculo entre regulación climática e inversión pública. ■

NAVEGANDO CON LOS PRÁCTICOS

Entramos en el puerto de Santander

El oficio de asesorar a los capitanes de barco para entrar y maniobrar en los puertos apenas se conoce fuera del ámbito marino. Es el practicaje. En España ejercen esta profesión 255 prácticos: capitanes de la marina mercante que conocen los vientos, las corrientes y los calados que condicionan las aproximaciones a los muelles. Uno de los puertos que cuenta con este servicio es Santander, cuya bahía esconde varias complicaciones para los foráneos.

El Schillig enfila correctamente el canal. A la izquierda, Somo. A la derecha, Santander.

En la caseta de los prácticos de Santander, el aviso llega a las 18:15 horas. El barco al que hay que asesorar ya está en la posición para ser abordado, a una milla de la isla de Mouro, al norte de la bahía. Francisco Vuelta, práctico mayor, y José Luis Solares, en período de prácticas para incorporarse en junio, se dirigen a la motora. Allí esperan Dámaso Trueba, marinero, y Sergio Carda, patrón. Estos cuatro hombres forman parte de los 19 que integran la Corporación de prácticos de Santander, con seis prácticos y 13 marineros/patrones.

El trayecto en motora hasta el punto de embarque dura cerca de siete minutos. Conforme se abandona la bahía rumbo a mar abierto, el oleaje empieza a golpear la embarcación de diez metros de eslora y casco superreforzado. Pasada Mouro, a lo lejos se distingue el buque que espera a los prácticos. Es el Schillig, un carguero de 80 metros de eslora y 19 de manga que viaja en lastre (sin carga). En su costado, rojo y azul, cuelga ya la escala por la que embarcarán los prácticos.



Corporación de prácticos de Santander

Embarque de los prácticos en la bahía de Santander.

El embarque es, de lejos, la maniobra más conocida de una profesión desconocida. YouTube tiene centenares de vídeos con prácticos tratando de asirse a la escala mientras las olas levantan y zarandean la motora. “Embarcar te puede costar lo suyo, porque tienes que mirar el barco. Sube, baja, sube, baja. Y calcular el momento para subir a la escala, engancharte fuerte y tirar para arriba”, explica Francisco Vuelta, que subraya la labor fun-

damental del marinero que asiste la subida: “Te dice si viene una ola o ‘Cuidado, que vamos para arriba’. También te empuja si lo necesitas. O si no lo has hecho bien y te vas a caer, te puede agarrar”.

Al norte de Mouro, donde embarcan y desembarcan los prácticos de Santander, se pueden registrar olas de tres y cuatro metros, muchas veces con lluvia y viento. En días así, los prácticos consideran que los embarques son demasiado

Para muchos, el oficio del practicaaje es el culmen de la marina mercante. El 18,24 % de los capitanes ejerce como prácticos



Francisco Rouco del Olmo

Maniobra de aproximación al Schilling previa al embarque.

arriesgados y esperan a que el mar se apacigüe. Por suerte, hoy brilla un cielo azul, apenas hay viento y las olas son manejables. *“Es de esos días ideales, con buenas condiciones y un barco pequeño. De esos días que estás contento de que te paguen por trabajar”,* dice Vuelta.

LA CÚSPIDE DE LA MERCANTE

El oficio del practicante viene de lejos. Los romanos ya recurrían a expertos para entrar en puertos complicados: locales que conocieran las corrientes, los vientos, los calados y los fondos de la zona. *“Hoy es igual. Aunque existan cartas y cartografías, los capitanes necesitan que expertos les asesoren para*

El último buque que embarrancó en Santander, el Yinka Folawiyo, lo hizo en 1991 con 3.000 toneladas de hierro

facilitarles la entrada, el atraque y la salida de los puertos”, explica Vuelta. El servicio de practicante es obligatorio en todos los puertos para embarcaciones que pasen de las 500 toneladas de GT (o arqueo bruto, por sus siglas en inglés), aunque puede ser solicitado por cualquier embarcación que lo necesite.

Convertirse en uno de los 255 prácticos que trabajan en España es el resultado de un largo periplo académico y laboral. Además del grado en Náutica y Transporte Marítimo, a los prácticos

se les exige ser capitán de la marina mercante, título que en abril de 2025 tenían 1.383 personas, 11 menos que en 2022.

A este título hay que sumarle además el bagaje de haber navegado como capitán por lo menos dos años en buques de más de 1.000 GT.

Cumplidos estos requisitos, lo siguiente es superar dos exámenes. El primero, se celebra en Madrid, y aborda el reglamento y las maniobras desde el punto de vista teórico. Aprobar este examen permite optar al puesto de práctico en cualquier puerto que tenga un proceso abierto, para lo cual será necesario superar un segundo examen, esta vez sobre las características de las aguas locales y su normativa. Si se aprueba esta segunda prueba, el candidato aún debe pasar por un periodo de prácticas, de entre dos y tres meses, antes de formar parte de los prácticos del puerto.

En esta parte del proceso se encuentra José Luis Solares, nacido en Torrelavega hace 44 años. Capitán de ferri en Valencia, Gijón, Palma y

“Aunque existan cartas, los capitanes necesitan que expertos les asesoren para la entrada, el atraque y la salida de los puertos”

Francisco Varela





Francisco Vuelta observa la aproximación del Schillig al puerto.

Ciudadela, en Menorca, Solares reconoce que convertirse en práctico era “el paso más lógico. Por orgullo profesional quieres ser práctico”.

BAHÍA CON PELIGROS

En el puente de mando del Schillig, Solares dirige la maniobra de entrada a la bahía. Facilita las instrucciones en inglés al timonel, que le responde en un inglés con acento eslavo. En la estancia también están el segundo oficial, el capitán y Vuelta, que tiene la vista puesta en las referencias de navegación y en el rumbo previsto que aparece en una de las pantallas.

Acceder a la bahía de Santander es una maniobra complicada con dos fases muy delicadas. La primera es la entrada, que debe hacerse a través de un acceso oblicuo que obliga a los capitanes a cambiar de rumbo con mucha antelación, sin la posibilidad de ver el destino. “No te imaginas la entrada de Santander porque no puedes verla”, dice Vuelta. Las condiciones de la mar tampoco ayudan. “Con mala mar, si no conoces la zona y no alcanzas

una velocidad determinada, no te da tiempo a hacer el giro y puedes acabar allí”. “Allí” es una zona de playas que queda en Somo, frente a Santander, al otro lado de la bahía. La zona recibe el nombre de “Las quebrantas”: denominación, mitad advertencia, mitad profecía autocumplida, en la que aún es posible ver los cascos de los buques que terminaron allí sus días. El último fue el Yinka Folawiyo, que embarrancó en octubre de 1991. Dos años antes, en 1989, un remolcador se quedó varado no muy lejos, en la playa del Puntal. Y en 1978, corrieron el mismo des-

tino los mercantes Elin Christine (noruego) y Gaby (español).

Una vez “Las quebrantas” quedan a una distancia segura a babor, el Schillig encara la segunda fase complicada para entrar al puerto de Santander: atravesar el pasillo de agua bordeado por bancos de arena que discurren en paralelo a la capital cántabra.

El canal, con un calado de 12,80 metros, se ensancha unos 250 metros en su parte más holgada y unos 150 en la más estrecha. Cada día, ferris, cargueros y cocheros de más de 200 metros de eslora y unos 30 de manga atraviesan esta zona de nulo margen de maniobra. “Tienes algunos cambios de rumbo al principio, para entrar, pero una vez dentro, no tienes forma de maniobrar. Tienes que llegar hasta el final para revirar el barco y poder salir”, apunta Vuelta.

La zona de
embarque de
los prácticos de
Santander registra
olas de entre 3 y
4 metros, además
de viento y lluvia

SANGRE FRÍA E INVENTIVA

Cuando el Schillig cruza ya la mitad del canal, el capitán del mercante hace un aspaviento hacia el horizonte. A unos 100 metros en línea



Francisco Rouco del Olmo

Los prácticos de Santander ultiman el atraque del Schillig.

recta hay un pescador en lo que parece ser una zodiac. El capitán le concede unos segundos para que reaccione y salga del canal. El pescador, que parece intuir que es el objetivo de unos prismáticos que pasan de mano en mano, enciende el motor y se aleja.

Esta vez no ha sido necesario utilizar la bocina del barco, pero no hubiera sido algo excepcional. "En verano, los fines de semana o con buen tiempo, la bahía se llena de embarcaciones", dice Vuelta. "Tienes las motos de agua, los de windsurf, los de skysurf, los que vienen al Puntal, los pescadores por la mañana, los que salen con su botecito a pescar". A toda esta actividad se suman los bañistas, a un lado y a otro del canal. "Cuando entras con un barco muy grande y ves a la gente bañándose, te da la sensación de que como la cague...".

La situación más tensa que vivió Vuelta desde un puente de mando fue en abril de 2024, cuando cruzaba el canal a bordo de un carguero con la orden todo adelante bloquea-

da. El barco avanzaba a 11 nudos directo hacia el puerto, con el capitán del buque en shock. "Como en la película *Speed*".

Si aquella situación daba para cine palomitero, la solución que planteó Vuelta estaba en el mismo registro: activar la parada de emergencia y frenar el barco utilizando las anclas. "Era una maniobra muy complicada. No podías lanzar todos los grilletes de una vez, porque seguíamos yendo a mucha velocidad y, si alargas mucho, el ancla te

agarra al fondo y podías reventar la máquina y provocar un incidente con las personas que estaban ahí". La solución fue ir tirando grilletes, poco a poco. Primero, con un ancla y, luego, con el otro. "Según iba perdiendo velocidad, iba soltando más cadena, de forma que, al arrastrar más peso, se fuera clavando poco a poco hasta que perdiéramos tanta velocidad que pudiera soltarlo todo y parar el barco".

"Este tipo de maniobras no es que estemos acostumbrados a hacerlas, pero sí que las entrenamos", explica Vuelta. "Al final, se trata de mantener la calma y pensar un poco en la solución que puedes dar".

Para ser práctico
hay que llegar a
capitán de la marina
mercante, contar
con dos años de
navegación como
tal y superar dos
exámenes

PASADO, PRESENTE Y FUTURO

Una vez el Schillig ha superado el canal, los bancos de arena dejan paso a una zona mucho más abierta, con espacio suficiente para realizar la maniobra de atraque. Es entonces cuando los prácticos salen del puente para observar los laterales del barco y dar las instrucciones.

Con la aproximación avanzada, el ambiente se sosiega y el capitán se acerca a Vuelta. *"Is there a Seaman's Club?"*, pregunta. Se refiere a uno de los establecimientos orientados a acoger a las tripulaciones recién llegadas a puerto, que ofrecen alojamiento, comida, Internet y servicios religiosos (tal era su origen). *"There's no a Seaman's Club here. I'm sorry, captain"*, le responde Vuelta. Estos establecimientos, que siguen existiendo en todos los continentes, especialmente en Asia, eran habituales en todo el globo. En España aún siguen funcionando en Bilbao y Barcelona. *"Allí se reunían las tripulaciones, se charlaban, se intercambiaban las películas en VHS"*, recuerda Vuelta. *"Tengo un hijo que también es marino, y me cuenta que la vida a bordo ha cambiado. Ya no viven en los barcos lo mismo que nosotros. Antes había más camaradería, jugábamos a las cartas, veíamos películas. Estábamos todo el día juntos. Hoy tienes Internet incluso en mitad del Atlántico, así que cada uno tiene su ordenador, su teléfono. La convivencia a bordo es mucho menor"*.

El práctico mayor de Santander tiene 54 años y lleva 19 como práctico. Primero lo fue en el puerto fluvial de Requejada, en Cantabria, luego en Vigo y, finalmente, en Santander, donde lleva desde 2014. *"Siempre me gustaron las maniobras y, como práctico, estás continuamente haciendo maniobras, con un barco, con otro. Te tienen que gustar las maniobras. Y debes sentir cierto "feeling" con las máquinas, no ponerte nervioso"*, explica Vuelta.

La aproximación del Schilling termina con el buque atracado en

Una profesión estresante

La maniobra que tuvo que hacer Francisco Vuelta para impedir que el carguero sin gobierno impactara en el puerto de Santander en abril de 2024 es un ejemplo extremo de la dificultad de su oficio. Pero el riesgo está presente en cada salida al mar. En octubre de 2025 un práctico cayó al agua cuando

intentaba alcanzar la escala de un ferri en Ciudadela. *"A veces pasas sustos, momentos de estrés"*, explica Vuelta. Preguntado sobre si cuentan con asistencia psicológica para tratar el estrés laboral dice que no, aunque es un tema que está sobre la mesa del Colegio y las federaciones de prácticos.



Maniobra de embarque en un buque cochero.

Corporación de prácticos de Santander

puerto, listo para cargar dos tubos eólicos que mañana viajarán a Radcatel, en Francia. Culminado el trabajo, los prácticos embarcan en la motora y regresan a la caseta. Este edificio, blanco, de planta cuadrada, está situado frente a la Escuela Técnica Superior de Náutica, donde Vuelta enseña las asignaturas de Maniobra y Carga y estiba. *"Cuando explicas a los alumnos lo que haces, ves que les gustan las maniobras, que les podría interesar el mundo del practicaje"*. El problema es que este interés no siempre impulsa carreras en la mar. *"Navegar les interesa menos, prefieren quedarse en puestos en tierra"*.

La falta de este gen marino entre los jóvenes españoles augura un lento relevo generacional del practicaje. *"Los prácticos cada vez somos más mayores y cada vez hay menos capitanes españoles. Hoy las tripulaciones están formadas por rusos, croatas, ucranianos, polacos, filipinos, hindús, chinos. Solo el 2% de las maniobras que hacemos al año corresponden a barcos españoles"*, apunta Vuelta, que comprueba un dato: *"Hoy, ahora mismo, no hay ningún barco en Santander donde se hable español"*, y advierte que, *"si los españoles no navegamos, es imposible que haya capitanes. Y sin capitanes, tenemos muy difícil que haya nuevos prácticos"*. **M**

Sebastián Hernandis

CINE Y DOCUMENTAL SUBACUÁTICO

“En el mar existe algo más que grandes bichos”

Comenzó en el mundo submarino cuando las cámaras estancas pesaban 40 kilos fuera del agua. Su último proyecto, la grabación de un molusco bivalvo gigante endémico del Mediterráneo y en peligro de extinción, lo ha hecho con un iPhone. Los tiempos han cambiado para el cine y el documental subacuático, pero él continúa construyendo, tres décadas después, un legado visual que nos hace mirar el océano con otros ojos.

Sebastián Hernandis documenta la vida de los corales durante una inmersión de rodaje.

Entre expediciones y miles de horas de rodaje bajo el agua, el valenciano Sebastián Hernandis ha forjado una carrera por la que es considerado una de las figuras más influyentes en la divulgación audiovisual del medio marino en España.

Con recursos técnicos limitados, haciendo adaptaciones propias para conseguir la estanqueidad de las cámaras, recorriendo a su suerte y riesgo más de cien localizaciones submarinas por todo el planeta, ha mostrado al gran público ecosistemas oceánicos que pocos han podido ver con sus propios ojos.

Su trayectoria, marcada por el rigor científico, la innovación audiovisual y el compromiso con la conservación marina, se consolidó con la codirección de "Arrecifes. Oasis de vida" (2015), el primer largometraje subacuático producido en España para su estreno en salas de cine.

Con "Arrecifes" consiguieron documentar la complejidad, belleza, y fragilidad de los arrecifes de coral, auténticos generadores de vida en los océanos. Su rodaje, con más de 400 horas de grabación, les llevó a afrontar no sólo retos ambientales y de buceo profundo, sino también la limitación de recursos económicos frente a grandes producciones internacionales.

Con un equipo de tres personas como máximo, grabaron durante más de un año en localizaciones tan distintas como Noruega, Filipinas, Indonesia, las islas Salomón, Colombia, Maldivas, Mar Rojo o Costa Rica.

Pero el sello Hernandis se extiende más allá del documental independiente. Su pericia en el rodaje subacuático ha sido requerida por producciones de gran impacto cinematográfico como "Lo imposible", "El Niño", "El Orfanato" o "Mar adentro", donde ha sido responsable de las secuencias rodadas tanto en mar abierto como en localizaciones interiores.

Hoy, con más de tres mil inmersiones, su trabajo continúa siendo una referencia para las nuevas generaciones de realizadores submarinos y un recordatorio sobre la importancia de mirar hacia las profundidades para comprender los desafíos ambientales que enfrenta nuestro planeta.

En esta entrevista hablamos de lo que el mar supone como reto, aventura y emoción, para quien ha dedicado su vida a filmarlo.

¿Cómo se planifica un rodaje en el mar?

Como productora pequeña, no podemos hacer grandes planificaciones. Elegimos épocas y zonas que minimicen riesgos como tifones o huracanes, pero siempre trabaja-

mos con presupuestos ajustados: apenas ocho o diez días de rodaje para sacar un documental. Un tiempo muy limitado que ha sido nuestra gran cruz.

En la parte documental, colaboramos estrechamente con biólogos marinos para identificar especies y localizar áreas adecuadas, aunque las condiciones del mar a menudo juegan en contra: a veces pillas un mar terrible o la visibilidad es de tres metros y toca trabajar en esas condiciones.

En la ficción, ya sea cine o publicidad, trabajas con un *storyboard* y tienes que rodar un plano concreto sí o sí, no hay vuelta de hoja, pero el mar no siempre lo permite. En Sri Lanka pasamos 12 días sin poder rodar el plano previsto porque el agua estaba llena de medusas y la modelo se negó a entrar. Trabajar en el mar es siempre una aventura. No tienes la seguridad de un estudio de grabación donde pones las cámaras, los actores... y acción.

¿Qué retos plantea grabar en el mar en cuanto a luz y sonido?

Bajo el agua, los colores se pierden a pocos metros, y a veinte, prácticamente desaparecen. Sin embargo, en nuestros documentales de hace quince años puedes ver una imagen cálida y real, porque los colores existen y, si no estuvieran ahí, ni las luces los revelarían. Fuimos pioneros comprando y adaptando focos, pero, ahí, como pioneros, también nos encontramos con problemas graves: en Malpelo, un islote aislado en el Pacífico colombiano, llevamos focos nuevos que ofrecían

Documentar las profundidades del océano para comprender los desafíos ambientales que enfrentamos



"Buscamos mostrar no sólo especies marinas, sino también su hábitat", dice Hernandis.

gran potencia pero, a los diez minutos, los focos comenzaron a parpadear. Tenían un defecto de fábrica y hasta ahí llegamos con la iluminación.

El sonido era otro reto. Lo que hacíamos era grabar el sonido que nos daba la cámara dentro de la carcasa y después lo trabajábamos en posproducción, intentando simular lo más posible lo que escuchabas bajo el agua. Porque hay unos micrófonos estupendos, pero eso obligaba a llevar una persona únicamente para llevar el micrófono y para nuestro

presupuesto de producción eso era inviable.

¿Cuál ha sido la localización más compleja a nivel técnico y por qué?

El frío ha sido siempre uno de los mayores problemas. En ficción, muchas veces rodamos publicidad que debía parecer veraniega en pleno invierno, con modelos entrando en aguas frías a las que no había manera de sacarles nada.

A nivel documental, nuestro gran desafío fue ir a Noruega donde nos encontramos con aguas entre tres y cinco grados. Acostumbrados a trajes húmedos del Mediterráneo, adaptamos los equipos, pero no eran comparables a los trajes secos necesarios allí. La primera vez que nos echamos al agua, salimos a los 35 minutos y hasta dos horas después no se nos fue el dolor de manos. Grabar en el mar, y bajo el mar, es un desafío en sí mismo: están las co-

rrientes, la mala mar, la visibilidad, pero el frío es una cuestión clave.

¿En qué se diferencia la técnica cuando grabas secuencias subacuáticas para ficción?

Hemos hecho ficción en mar abierto, pero siempre que se puede se hace en piscina, porque en la ficción tiene que estar todo muy controlado y es muy difícil controlar algo en mar abierto. El problema de las piscinas en este país es que no hay instalaciones adecuadas. Por ejemplo, la película "Lo imposible" fue un reto alucinante. Se rodó una parte en Tailandia, pero después hubo una parte en la Ciudad de la Luz, en Valencia. Se rodó con una cámara especial de alta velocidad y en una especie de foso porque no había una piscina. Un trabajo durísimo, pero quizás sea lo más importante que hemos hecho en cuanto a ficción, por la entidad de la película y por la cantidad de planos de mar que había en las diferentes secuencias.

¿Cómo se evita alterar el medio marino durante un rodaje?

Desde el inicio tratamos de intervenir lo menos posible en el ecosistema. En el proyecto "Life Pinnarca", dedicado a documentar las poblaciones vivas de *Pinna nobilis*, nos enfrentamos a una realidad crítica: el 99% de las nacras del Mediterráneo han desaparecido. Por esa razón, rodamos en lagunas interiores y zonas protegidas donde aún sobreviven algunos ejemplares, como Lesbos, la laguna de Thau, el delta del Ebro o el Mar Menor.



"La prioridad en un rodaje bajo el mar es respetar siempre la vida que tienes delante"

Sebastián Hernandis



Hernandis trabaja con científicos como José Tena y José R. García de IMEDMAR-UCV.

La prioridad es siempre respetar la vida que tienes delante. El simple contacto ya transmite bacterias y puede destruir la fauna. Incluso en mar abierto, extremamos el cuidado, aunque no existen tantos protocolos como en los laboratorios científicos, en los que seguimos medidas de higienización de las cámaras para evitar el contagio entre zonas durante la inmersión.

¿Qué aporta la colaboración con científicos a tu narrativa audiovisual?

Siempre hemos trabajado con científicos, intentando dar información veraz, no dar una especie por conocida, si no sabemos cuál es, no contar cosas que no son, pero intentando hacerlo de forma divulgativa.

Huimos de los tópicos de las grandes productoras para las que parece que solo existen las ballenas, los tiburones y los calamares gigantes. Nosotros contamos al mundo, por ejemplo, la vida que generan ecosistemas como los

arrecifes y las especies que viven en ellos.

En el mar existe algo más que los grandes bichos que, sí, son estupendos, pero también lo es la vida pequeña.

¿Se requieren medidas de seguridad especiales en las grabaciones subacuáticas?

Durante los rodajes seguimos los protocolos habituales de buceo. Respetamos estrictamente las normas de descompresión, dejar una botella de apoyo a diez metros, realizar las paradas. En cientos de inmersiones nunca hemos sufrido ningún accidente.

El único peligro que corres, cuando estás en un rodaje subacuático, es el de olvidarte que estás bajo el agua. Pero como siempre hemos bajado más de uno, cuando el que llevaba la cámara se ha despistado, ha venido el compañero y le ha tocado, así por detrás, y le ha dicho: *"da igual que tengas ahí el plano de tu vida, hay que subir"*.

Cine Submarino

CIMASUB (Ciclo Internacional de Cine Submarino) que se celebra en Donostia-San Sebastián, es el evento referente del cine y documental subacuático en España.

Con 49 ediciones, impulsa la difusión de obras centradas en biodiversidad, sostenibilidad y conservación marina, combinando proyecciones, actividades educativas y acciones de sensibilización ambiental.

A tu juicio, ¿cuál es la mayor amenaza que sufren los ecosistemas marinos?

El calentamiento del mar está destruyendo corales en todo el mundo. Lo he visto desde Maldivas y Tailandia hasta el Mediterráneo. En apenas tres meses, ecosistemas que grabamos vivos quedaron completamente blanqueados por el aumento de la temperatura del agua.

Otra gran amenaza es la pesca ilegal. En el Pacífico costarricense vimos cientos de tiburones martillo capturados solo para cortarles las aletas y tirarlos al mar.

En partes del sudeste asiático aún se pesca con dinamita o cianuro. Yo mismo he escuchado explosiones bajo el agua y he filmado cráteres de seis metros.

Pero lo peor es la presión humana con la contaminación. No hay fondo marino que no esté lleno de nuestros despojos de plástico. Es una auténtica locura, ya no son los *microplásticos*, son micros y macros. Donde he ido lo he visto: bajo el agua y fuera de ella. **M**

SEMANA DE LA ADMINISTRACIÓN ABIERTA

Ven a conocernos

El ISM participó un año más en la Semana de la Administración Abierta. Se trata de una iniciativa, coordinada e impulsada por la Dirección General de Gobernanza Pública, para dar a conocer la Administración a la sociedad bajo criterios de transparencia, participación y promoción de los derechos fundamentales. En su 47º aniversario, el Centro Radio Médico Español abrió sus puertas a los ciudadanos.

M ANA DIAZ

La Semana de la Administración Abierta (SAA) es una iniciativa promovida por la Alianza para el Gobierno Abierto (Open Gov Week) a nivel mundial cuyo objetivo es difundir sus principios y prácticas para crear una cultura compartida por las administraciones públicas y los ciudadanos. La Dirección General de Gobernanza Pública, con la colaboración del Foro de Gobierno, se encarga de su organización en nuestro país y en los actos están presentes instituciones de variada índole.

España pertenece a la Alianza desde 2011, y ha participado activamente en ocho ediciones con el desarrollo de talleres, consultas, exposiciones, debates o jornadas de puertas abiertas, entre otras actividades. El Instituto

Social de la Marina abre así sus puertas a quienes desean conocer el trabajo que realizamos con la gente del mar.

PROTECCIÓN DE LA SALUD

Por su exclusividad y también quizás por que no muchas personas fuera del sector conocen la labor de asistencia médica embarcada a los pescadores y marineros, tanto el Centro Radio Médico Español como los buques sanitarios Juan

de la Cosa y Esperanza del Mar despiertan el interés de muchos ciudadanos.

Tal es el caso de I.R., una joven que, si bien había oído hablar del Centro, no quiso perderse la oportunidad de visitarlo en persona para conocer su funcionamiento. El pasado 20 de mayo, la doctora Cristina Meliá, de guardia en aquel momento, le explicó que acababa de cumplir 47 años atendiendo las llamadas de emergencia procedentes de nuestros barcos.

No son muchos -incluso quienes trabajan en profesiones sanitarias- que conocen el CRME. Por eso, muchas veces su primer contacto con él es en la Semana de la Administración Abierta. Así lo relata una de las asistentes, quien explica que lo conoció *"gracias a la iniciativa de Administración Abierta, que permite conocer tanto los centros como las profesiones vinculadas a ellos"*.

Los ciudadanos
se interesaron
especialmente por
la labor sanitaria
que realiza el ISM
con el sector



Uno de los aspectos que más llama la atención es, sin duda, la propia existencia del Centro. Resulta sorprendente descubrir que existe un servicio sanitario especializado que presta asistencia médica a distancia a las embarcaciones en alta mar. Su cobertura internacional y la compleja organización que lo sostiene son otros de los elementos que generan mayor interés. Este Centro no solo opera a gran escala, sino que también coordina recursos humanos y tecnológicos para responder a situaciones de urgencia en cualquier punto del planeta.

El interés que despierta el servicio se debe a varias razones. Por un lado, se trata de un ámbito poco conocido para el público general, lo que incrementa su atractivo. Por otro, permite acercarse a una salida profesional distinta dentro del campo sanitario y de la administra-

El ministro Óscar López se interesó por los vídeos de los buques sanitarios del Instituto Social de la Marina

ción pública. *"Es un tema interesante y poco conocido, además de ser una oportunidad para conocer otras profesiones",* comenta I.R.

Elena Martínez, directora del ISM, se muestra especialmente satisfecha por el CRME. *"Son 47 años escuchando llamadas de los pescadores. Toda una trayectoria dedicada a prescribir alivio, coordinar evacuaciones críticas y ser el faro médico imprescindible para quienes hacen del mar su profesión. El Centro Ra-*

dio Médico Español ha convertido la distancia en cercanía, cuidando la salud de los marineros con el rigor y la calidez de siempre", asegura.

BUQUES SANITARIOS

Funcionarias del área de Sanidad Marítima del ISM presentaron a los ciudadanos en esta Semana de la Administración Abierta los vídeos de los buques sanitarios Juan de la Cosa y Esperanza del Mar en la sede del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública en Madrid; entre los que se encontraba el ministro Oscar López. Además, estudiantes de medicina y enfermería de la Universidad de Cantabria visitaron el Juan de la Cosa en el puerto de Santander. Por otra parte, personal de la dirección local del ISM en Fuerteventura mostró en un espacio abierto a la ciudadanía las publicaciones del organismo, como la revista MAR. [M](#)



DÍA INTERNACIONAL DE LA MUJER EN EL ENTORNO MARÍTIMO

Un mar cada vez más femenino

El 18 de mayo se celebra el Día Internacional de la Mujer en el Entorno Marítimo para reclamar la igualdad de género en el mar. Los hombres siguen ocupando mayoritariamente las profesiones vinculadas al mar, pero las mujeres son cada vez más visibles.

M ANA DÍAZ

La jornada con la que la Secretaría General de Pesca y la Red de Mujeres en el Sector Pesquero conmemoraron el 18 de mayo demostró el compromiso del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

(MAPA) con la igualdad en el mar, el liderazgo femenino y el fortalecimiento del trabajo en red. Bajo el lema "De la política a la práctica: impulsar la excelencia en el sector pesquero y acuícola" se reconocía el talento femenino y el impulso de la igualdad en el mar para asegurar el futuro de la pesca, de todas las actividades de la

cadena mar-industria y de la economía azul.

Para la secretaria general de Pesca, Isabel Artime, "el compromiso con la igualdad es una responsabilidad compartida entre administraciones, sector y sociedad". Aprovechar el talento de las mujeres es clave para afrontar los grandes retos del sector: el relevo genera-



Inspectoras de pesca subiendo a bordo de un pesquero en Euskadi.

cional, la sostenibilidad de los recursos, la innovación tecnológica o la digitalización.

En la inauguración de la jornada, la directora general de Ordenación Pesquera y Acuícola, Aurora de Blas, subrayó la importancia de avanzar hacia una igualdad efectiva que se traduzca en oportunidades reales en el conjunto de la cadena de valor de la pesca y la acuicultura. Agradeció la presencia de mujeres, llegadas de todos los puntos del país, *"por ser valientes, avanzar contra marea, luchar por el emprendimiento y el asociacionismo, que permite poner en valor lo que se hace en pesca y acuicultura, sectores en los que no es fácil innovar"*, dijo. Según de Blas, *"asistimos a un cambio profundo en el que las mujeres tenemos un papel relevante liderando proyectos innovadores"*.

En relación a estos proyectos, se presentó una nueva edición del documento "Buenas prácticas emprendedoras promovidas por mujeres del sector pesquero y acuícola e iniciativas en materia de igualdad" que contribuye a visibilizar proyec-

tos innovadores y fomentar el emprendimiento femenino. El director de Sostenibilidad Pesquera, Manuel Pablos, explicó la estructura del documento y cómo se han seleccionado los proyectos.

Se trata de un conjunto de 24 iniciativas pioneras desarrolladas en Galicia (7), Principado de Asturias (2), País Vasco (2), Cataluña (5) Castilla y León (1), Comunidad Valenciana (3), Murcia (1), Andalucía (3) y Baleares (1). A juicio de Manuel Pablos, es *"una herramienta para presumir"*; ya que recoge experiencias que destacan por su impacto innovador, capacidad de generar riqueza e igualdad de oportunidades. Son *"experiencias que visibilizan el trabajo de las mujeres ya que sois clave para garantizar el relevo generacional"*, dijo.

Además, se celebró una mesa redonda en la que se visibilizó el papel de las mujeres en toda la cadena de valor y su contribución al conocimiento, la sostenibilidad y la innovación. Fueron cinco experiencias de éxito contadas por sus protagonistas. **M**

10 años de Anmupesca

Uno de los momentos más emotivos de la jornada fue la entrega de una placa a la Asociación de Mujeres de la Pesca (Anmupesca) por ser referente del asociacionismo en el sector y luchar por la igualdad de género en el mar desde hace una década. La secretaria general de Pesca, Isabel Artime, hizo entrega del obsequio a la presidenta de la Asociación, Pilar Otero, diciendo que Anmupesca es una organización *"transversal, que lleva 10 años trabajando de manera constante por la igualdad, que nos enseña mucho incorporando a la mujer en las políticas públicas"*. En su discurso, la presidenta de la Asociación agradeció el reconocimiento porque *"es la conformación de una década de unión y compromiso que ha cambiado la forma en la que se entiende la presencia de la mujer en la mar"*. *"Cuando las mujeres nos organizamos -dijo- el sector avanza. Hemos contribuido a visibilizar profesiones históricas poco reconocidas, impulsar la presencia femenina en órganos de decisión, abrir espacios donde antes no había sillas para nosotras, generar datos, diagnósticos que hoy permiten entender la realidad del sector, defender derechos, profesionalización y condiciones dignas y tejer una red estatal que une territorios, experiencias y generaciones"*.

En el marco de esta conmemoración, el MAPA acoge hasta el 8 de junio una exposición del banco de imágenes de mujeres de la pesca, que se puede visitar gratis en el Lucernario del Ministerio.



INTegraSS, herramienta pionera

La Seguridad Social estrena INTegraSS, un nuevo sistema de proyección del gasto en pensiones que promete marcar un antes y un después en la planificación. Basado en datos reales y con gran nivel de detalle, permitirá anticipar escenarios y reforzar la sostenibilidad a largo plazo.

M A. GUTIÉRREZ

La presentación de INTegraSS en Madrid, el pasado 9 de abril, marca un punto de inflexión en la forma en que la Seguridad Social analiza el presente y proyecta el futuro del sistema de pensiones. Frente a los modelos anteriores, más rígidos y con menor capacidad de adaptación, esta nueva herramienta nace con una ambición clara: ofrecer una visión integral, dinámica y basada en evidencias sobre uno de los pilares del Estado del bienestar.

La ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz, definió INTegraSS como una "gran apuesta por la transparen-

cia y el diseño de políticas públicas basadas en la evidencia". A su juicio, la herramienta refuerza la confianza en el sistema al ofrecer mayor seguridad a los pensionistas actuales y futuros.

El principal valor añadido de INTegraSS reside en su base de información. El modelo se nutre directamente de las bases de datos de la Administración de la Seguridad Social -las más completas del sistema- y se enriquece con datos de otros organismos como el Instituto Nacional de Estadística o el Ministerio de Hacienda.

Este enfoque permite trabajar con un nivel de detalle inédito hasta ahora: sexo, edad, régimen de cotización, tipo de pensión o modalidad de jubilación. La

información no se presenta de forma agregada, sino desagregada al máximo, lo que facilita una lectura mucho más precisa de las dinámicas reales del sistema.

POR GENERACIONES

Una de las innovaciones clave de INTegraSS es su diseño por co-

Sitúa el gasto en pensiones en torno al 14 % del PIB hasta 2050, por debajo de estimaciones anteriores





La ministra de Inclusión, Seguridad Social, y Migraciones, Elma Saiz, y el ministro de Economía, Carlos Cuerpo.

hortes generacionales. El modelo sigue a cada generación desde su año de nacimiento, lo que permite observar con claridad los cambios en los patrones laborales, las edades de jubilación o la duración esperada de las pensiones.

Este enfoque mejora el rigor demográfico de las proyecciones y ayuda a comprender cómo el envejecimiento de la población influye en el gasto. También convierte a la herramienta en un potente simulador de reformas, capaz de anticipar los efectos de decisiones normativas antes de su aplicación.

SIMULACIÓN DE ESCENARIOS

INTegraSS no se limita a proyectar una única trayectoria futura.

Preguntas frecuentes



¿Qué es INTegraSS?

Es el nuevo modelo integrado de la Seguridad Social para proyectar el gasto en pensiones a largo plazo. Utiliza información real y actualizada para anticipar la evolución del sistema bajo distintos escenarios.

¿Por qué era necesario un modelo propio?

Aunque la Seguridad Social ya realizaba proyecciones, INTegraSS supone una renovación integral, con mayor capacidad tecnológica, más detalle y datos directamente extraídos de sus propias bases administrativas.

¿En qué se diferencia de otros modelos?

Su principal ventaja es la granularidad: permite desagregar la información por sexo, edad, régimen y tipo de pensión, además de seguir el comportamiento de cada generación a lo largo del tiempo.

¿Qué tipo de pensiones analiza?

Incluye todas las pensiones públicas: contributivas, no contributivas y clases pasivas. Dentro de las contributivas, incorpora todos los tipos de prestaciones.

¿Sirve para evaluar reformas?

Sí. INTegraSS permite simular cambios normativos y analizar su impacto antes de adoptarlos, lo que ayuda a tomar decisiones basadas en evidencias.

¿Se hará pública la metodología?

Está prevista la publicación de un documento metodológico detallado, que reforzará la transparencia del modelo y permitirá su análisis externo.

Su flexibilidad permite simular diferentes escenarios demográficos y macroeconómicos, incorporando hipótesis sobre crecimiento del PIB, evolución del empleo o cambios regulatorios. En el ejercicio presentado, se han utilizado las proyecciones demográficas del INE y las previsiones macroeconómicas del Ministerio de Economía. El resultado apunta a un gasto medio en pensiones en torno al 14% del PIB hasta 2050, una cifra inferior a las estimaciones previas y dentro de los compromisos europeos.

Para el vicepresidente primero y ministro de Economía, Carlos Cuerpo, las pensiones representan *"el mayor contrato entre generaciones"* de la sociedad española. En ese contexto, INTegraSS no es solo una herramienta técnica, sino un instrumento para reforzar ese pacto intergeneracional con información fiable.

La combinación de análisis económico, demográfico y normativo convierte al modelo en una referencia para orientar las políticas públicas en un entorno cada vez más complejo, donde la anticipación se vuelve indispensable. [M](#)

¿Por qué mueren los moluscos?

Los cambios climáticos afectan profundamente a todos los aspectos de nuestra vida y nuestro entorno. Las cada vez más frecuentes olas de calor, con los correspondientes incendios forestales; los episodios explosivos, como DANAS; la irregular distribución de lluvias, alternado épocas de sequía prologadas con otros de pluviosidad extrema, ocasionan graves daños al medio ambiente y a nuestra economía.

Según la Agencia Española de Meteorología (AEMET), la temperatura media anual en 2025 en España fue de 15°C (1,1°C por encima del promedio normal). Fue el tercer año más cálido de la serie histórica, empatado con 2024. Los últimos cuatro años han sido los más cálidos de la serie y todos han presentado un carácter extremadamente cálido. Las precipitaciones quedaron por encima del promedio normal en conjunto, aunque con una distribución geográfica y temporal irregular.

El comienzo de 2026 se ha caracterizado por lluvias frecuentes y continuadas, alcanzando valores récord en muchas zonas. Las riadas e inundaciones, que siguieron a estas lluvias, provocaron una bajada en la salinidad de las zonas costeras y la muerte en masa de muchas especies comerciales, con el consiguiente perjuicio para recolectores y productores.

Según el Servicio de Cambio Climático de Copernicus (C3S.Programa espacial de la Unión Europea), febrero de 2026 fue el quinto mes más caluroso jamás registrado. En cuanto a las precipitaciones, el territorio peninsular español acumuló 123,9 mm de media, lo que representa un 241% del valor normal. Llovió casi dos veces y media más de lo habitual, convirtiéndolo a febrero en el quinto mes más lluvioso de la historia en nuestro país. En Galicia las precipitaciones no cesaron en semanas.



Los últimos años están siendo especialmente difíciles para el marisqueo gallego.

LLUVÍAS Y AGUA DULCE

Cuando ocurren estos episodios de lluvias intensas y constantes, las especies más afectadas son siempre las que están en la zona intermareal; esto es, la que queda al descubierto en la bajamar. Cuando la marea está baja, los moluscos se encuentran prácticamente sumergidos en agua dulce y eso es letal para muchas especies.

La afectación del agua dulce a los bancos marisqueros depende de

factores como el porcentaje de bajada de la salinidad, el tiempo que se prolonga o la propia fisiología de las especies.

En poblaciones como Noia (A Coruña), la salinidad se acercó a cero durante semanas y la mortandad fue elevadísima. Murió el 89% del berberecho, el 66% de la almeja japónica, el 96% de la almeja babosa y el 31% en la almeja fina.

Sin embargo, no podemos achacar todo el problema al exceso de agua dulce. La ría de Arousa tuvo un año catastrófico en 2024, con la pérdida de más del 55% de su producción. En aquel momento no hubo problema de riadas.

La producción marisquera gallega lleva años sufriendo una caída constante agudizada en los últimos años, especialmente desde 2021.

Según el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la producción de las principales especies de moluscos en Galicia ha experimen-

Los últimos cuatro años han sido los más cálidos de la serie histórica con las precipitaciones más frecuentes registradas

tado una caída profunda y sostenida entre 2010 y 2024.

Si atendemos a la almeja fina se ha pasado de los 197,02t. de 2010 a las 11,12t. de 2024. La producción tuvo subidas y bajadas en algunos años del período, alcanzando un pico máximo en 2016 y experimentando una caída drástica en 2022 hasta situarse en las 11,12t. de 2024.

Con la almeja babosa, hubo un alza en su producción desde las 147t. de 2010 a las 353t. de 2015, que desciende continuamente desde 2019 hasta las 30,92t. de 2024.

La producción de berberechos siguió en dicho período una línea en sierra, desde las 893t. de 2010 a las 836t. de 2021, registrándose desde entonces una caída en picado hasta las 56,31t. de hace dos años.

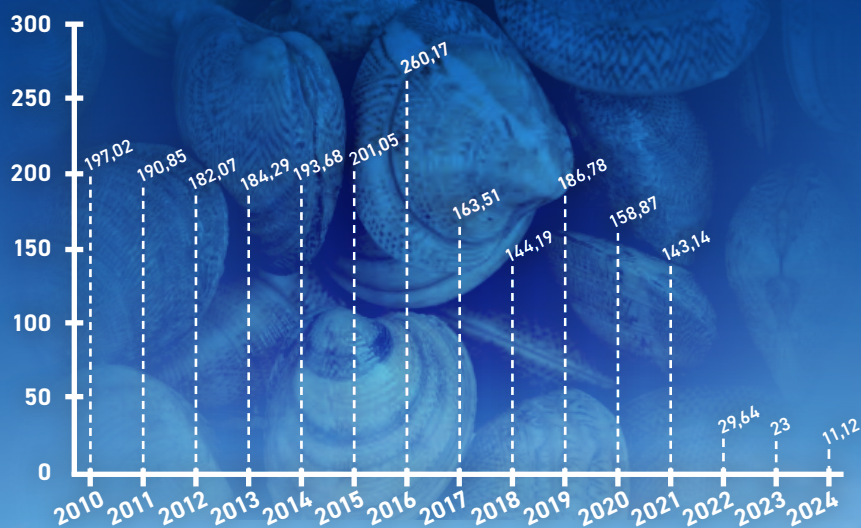
Por último, la producción de ostra, pese a las caídas continuas registradas entre 2010 y 2016 mantiene desde entonces cierta estabilidad en una cantidad que se mueve alrededor de las 200t.

MÁS ALLÁ DEL CAMBIO CLIMÁTICO

Esta situación crítica no puede achacarse solo al exceso de lluvias. Según los científicos las causas de este desplome en la producción se debe a varios factores. El cambio climático es uno de ellos pero también lo son la contaminación de las rías, el aumento de especies invasoras y parásitas, los cambios en los ecosistemas por la ingeniería civil, la sobreexplotación de los recursos o el furtivismo.

La absorción de dióxido de carbono (CO₂) emitido a la atmósfera por actividades humanas a nivel global y el aumento de la temperatura del

Producción acuícola de almeja o almeja fina (*Ruditapes decussatus*) Galicia. 2010-2024



Fuente: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

Con episodios continuos de lluvias intensas, las especies más afectadas son siempre las situadas en zonas intermareales

agua alteran la química de los carbonatos, provocando acidificación de los océanos. Y, por debajo de un determinado PH, ("potencial de hidrógeno") las condiciones se vuelven extremadamente difíciles para muchos bivalvos que no pueden fabricar las conchas. También afecta a los corales, a los gasterópodos y a determinado fitoplancton. Por otra parte, la bajada de la salinidad

también es altamente letal para los bancos de marisco.

PARÁSITOS

Otro problema es la presencia de parásitos. En 2012 se produjeron mortandades masivas de berberechos en la ría de Arousa, causadas por el protozoo "*Marteilia cochillia*". La mortandad masiva de almejas en la ría de Ferrol del año 2020 fue achacada al parásito "*Perkinsus marinus*". En 2011, una infección de "*Bornamiamia ostreae*" acabó con más del 80% de ostra plana en Galicia y así muchos otros casos.

INFRAESTRUCTURAS

Las obras públicas cambian la dinámica del litoral, destruyendo zonas de producción porque su desarrollo provoca pérdidas en los arenales, lo que hace incompatible la vida de las especies que viven enterradas. A veces, en cambio, las obras traen arena y la población marisquera queda demasiado tiempo en seco durante la bajamar. Los vertidos de aguas residuales y restos de fertilizantes, que traen los ríos, aumentan la eutrofización de las aguas, bajan el oxígeno disuelto y aumentan la frecuencia de mareas rojas.

SOBREEXPLOTACIÓN

Si poco podemos hacer sobre factores, llamémosles "naturales", hay otros sobre los que sí podemos actuar. Tal es el caso de la sobreexplotación de recursos o la lucha contra el furtivismo.

Las cofradías llevan años presentando planes de explotación para hacer una gestión racional de los recursos, con planes de vigilancia para



evitar el furtivismo. Esto, unido al control zoonosanitario de las especies de semicultivo, es donde los mariscadores tienen un limitado margen de maniobra para mantener la rentabilidad de las explotaciones.

MALAS PERSPECTIVAS

Las perspectivas de futuro no son nada halagüeñas. El último informe

del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPPC, por su siglas en inglés) prevé que estas situaciones serán más frecuentes y extremas. Según el documento, "*todas las regiones del mundo han experimentado eventos extremos como olas de calor, sequías y fuertes lluvias que son ahora más severos y frecuentes. Muchas regiones han experimentado eventos de lluvia más fuertes e intensos (que pueden provocar inundaciones y consecuentemente daños a las poblaciones marisqueras).*"

Las olas de calor, las fuertes lluvias y las sequías seguirán siendo cada vez más severas y frecuentes. La lluvia sobre continentes, incluidas las lluvias monzónicas, se volverá más variable e intensa. Mientras que algunas áreas se volverán más secas, otras serán más húmedas". 

No solo el cambio climático produce mortandad de bivalvos. Nuestras acciones también afectan a los ecosistemas



Festival Marítimo de Pasaia

La cuarta edición del Pasaia Itsas Festibala (Festival Marítimo de Pasaia) convirtió a la localidad pesquera de la costa guipuzcoana en punto de encuentro internacional con la tradición y cultura marineras. Más de 120 embarcaciones históricas transformaron el entorno en un escaparate único de patrimonio marítimo mundial.

M DIRECCIÓN ISM EN GIPUZKOA

Con sus cuatro ediciones, el Pasaia Itsas Festibala se ha consolidado como cita imprescindible con la tradición y cultura marineras en Euskadi. El festival rinde homenaje a los antepasados que vivieron arraigados al mar y es el evento marítimo-cultural de mayor relevancia de los que se celebran en la costa

vasca. Prueba de ello es la cada vez mayor repercusión y proyección internacional que tiene. Cada dos años Pasaia se llena de cultura marítima, patrimonio, música, gastronomía, artesanía y divulgación. Todos los que se acercan a su bahía tienen la ocasión de sumergirse en un ambiente marinero y festivo único y excepcional.

Como es habitual, un gran desfile de embarcaciones inauguraba el encuentro. En esta ocasión, debi-

do a las malas condiciones meteorológicas, la espectacular entrada desde el Cantábrico por la bocana entre los montes Ulia y Jaizkibel se sustituyó por un paseo por el interior de la bahía. Más de 120 barcos de distintos tamaños, procedencias y tipologías transformaban el entorno en un escaparate único del patrimonio marítimo mundial.

Entre los más imponentes de esta edición figuraban el Étoile du Roy, la fragata corsaria de la película "Napo-

león”, de Ridley Scott, un gran velero de tres mástiles y 46 metros de eslora o La Recouvrance, réplica de un barco de la marina francesa del siglo XIX. Mientras aquéllos destacaban por sus dimensiones, otras embarcaciones lo hacían por su gran valor histórico y cultural. Tal es el caso del Grayhound, lugre británico inspirado en los barcos de contrabando y comercio costero del siglo XVIII; el Ring Andersen, representante de la tradición naval escandinava; el Notre-Dame de Rumengol, velero de trabajo tradicional bretón construido en 1945, clasificado como monumento histórico en 1991 y la goleta Evangelina, de 1912, que posiblemente es una de las pocas embarcaciones de su época que continúa navegando en la actualidad.

A ellas se sumaron grandes barcos con vínculos singulares con el festival, como el Aita Mari, atunero reconvertido en buque de auxilio de Salvamento Marítimo Humanitario, o el Mater, barco-museo ecoactivo y cerca de un centenar de embarcaciones de menor tamaño, tradicionales o clásicas, tanto de asociaciones como de particulares, que otorgan a la cita un carácter cercano, participativo y colectivo.

PAÍS INVITADO

Esta edición tuvo a Canadá como cultura marítima invitada de honor. El programa de los “Encuentros a través del Atlántico” puso en diálogo tradiciones vascas con las desarrolladas por las comunidades inuit y las culturas del Atlántico canadiense.

Canadá presentó su historia y prácticas ancestrales como las téc-



El público disfrutó con las actividades programadas en el festival.

nicas inuit con las que se fabricaban kayaks, estrechamente vinculadas a la vida en el Ártico.

Además, en esta edición se ha podido visitar por primera vez en el agua la nao San Juan, acercarse tanto a la embarcación como al proceso de construcción que la acompañaba, descubriendo cómo eran los grandes buques balleneros vascos del siglo XVI para comprender la auténtica dimensión de aquellos viajes transoceánicos.

La nao San Juan, armada en los astilleros de Pasaia, formó parte

de la época dorada de la navegación vasca. Fue uno de los buques balleneros que iban a Terranova y Labrador, donde los marinos desarrollaban su actividad en contacto con las comunidades locales.

A partir del hallazgo del pecio en 1978, el astillero Albaola inició en 2014 la reconstrucción de la nao como réplica científica, recuperando técnicas, materiales y oficios tradicionales de la construcción naval vasca. Una década después, el pasado noviembre, se celebró la botadura en un multitudinario acto.

La actividad marítima se complementó con una amplia programación en tierra con exhibiciones de oficios tradicionales, música, danza, teatro, gastronomía y exposiciones. Los más pequeños disfrutaron con talleres y diversas propuestas educativas vinculadas al mar. En definitiva, una experiencia marinera inolvidable que volverá a repetirse dentro de dos años. **M**

El festival, el mayor
evento marítimo-
cultural de la costa
vasca, cuenta con
una proyección
internacional
creciente

La base para afrontar retos con *autoestima*

La autoestima es un pilar esencial del bienestar y la salud mental, con impacto directo en las relaciones y el desempeño laboral. En sectores exigentes como el marítimo, fortalecerla ayuda a afrontar el estrés, mejorar el compromiso profesional y construir un equilibrio personal duradero.

M *MARÍA POVEDA FERNÁNDEZ MARTÍN*
DOCTORA EN PSICOLOGÍA EN LA UCJC

La autoestima es fundamental para el bienestar personal, influye en las relaciones y el desempeño, especialmente en contextos laborales como el marítimo. Representa el autovalor basado en aspectos como habilidades, relaciones y logros, independiente de opiniones externas.

Tiene dos componentes clave: capacidad (habilidades, autocrítica, responsabilidad) y valía personal (respeto propio, autonomía). Una autoestima saludable protege la salud mental, fomenta compromiso y desempeño positivo, y contribuye al equilibrio y éxito personal.

Mejorar la autoestima implica aceptar nuestras características, asumir responsabilidades, actuar con integridad y fijar metas realistas. Esto ayuda a enfrentar adversi-



dades, establecer relaciones sanas y alcanzar logros significativos.

La autoestima es el sentimiento de aprecio o de rechazo que acompaña a la valoración global que hacemos de nosotros mismos. Esta autovaloración se basa en nuestra percepción de cualidades concretas, como la habilidad para relacionarnos con los demás, la apariencia física, los rasgos de nuestro carácter, los logros que alcanzamos o las cosas materiales que poseemos. La autoestima es una experiencia íntima, es lo que yo pienso y siento

sobre mí, no sobre lo que piensan y sientan los demás sobre mí. La OIT señala a la autoestima positiva como un factor protector de la salud mental en ambientes laborales.

Existen múltiples definiciones acerca de la autoestima. Para unos se trata de un conjunto organizado y cambiante de percepciones que la persona tiene de sí misma. Para otros, el componente evaluativo del concepto de sí mismo, o la apreciación de la propia valía personal, de su responsabilidad hacia sí mismo y hacia sus relaciones intra e interpersonales. Es el sentimiento, de afecto o de rechazo, que acompaña a la valoración global que hacemos de nosotros mismos; de las partes de nuestra persona y de nuestra vida que seleccionamos porque las consideramos relevantes.

AUTOESTIMA POSITIVA

La autoestima positiva, adecuada o saludable consiste en la valoración global positiva, razonable y optimista que realiza la persona de sí misma. En esta valoración entran en juego las fortalezas, capacidades y limitaciones, así como las consecuencias gratificantes de sus comportamientos para su bienestar y el de los demás.

La autoestima destructiva o no saludable se basa sólo en las

fortalezas de la persona, en la superioridad y el poder en el otro, y en las consecuencias de ejercer ese poder o dominio o superioridad.

La investigación nos indica que una autoestima saludable se relaciona con la racionalidad, el realismo, la creatividad, la independencia, la flexibilidad y la capacidad de aceptar cambios; mientras una autoestima baja se relaciona, entre otras cosas, con el miedo a lo nuevo, la conformidad, la sumisión o el comportamiento reprimido. Una autoestima saludable reduce el impacto psicológico de eventos estresantes, como los que pueden sufrir los trabajadores del mar en ciertos momentos, a los que la persona se enfrenta en su día a día, siendo un indicador de ajuste psicológico y adaptación social. En definitiva, de salud mental.

Si lo trasladamos al ámbito laboral, una autoestima alta estaría relacionada con optimismo y altos niveles de compromiso y comportamiento positivo, ejecución competente de las tareas, autonomía y efectividad en las mismas. Una ejecución deficiente de las tareas puede llevar a la desvalorización del trabajador y a la pérdida del sentido de pertenencia a la organización. La baja autoestima en este sentido implicaría que el trabajador realiza su trabajo sin unos objetivos ni metas claros, tiene una actitud de apatía, no explora sus capacidades, no asume res-

Una autoestima saludable se relaciona con la racionalidad, el realismo o la creatividad

ponsabilidades y tiene una mala relación consigo mismo y con los compañeros de trabajo.

INTERNA Y EXTERNA

Existen pues dos fuentes relacionadas con la autoestima en este contexto: una interna, referida al sentido que cada trabajador le da a la calidad de vida en el trabajo a la hora de enfrentarse a las tareas; y una externa, referida a la estima que otras personas tienen de un individuo a partir del conocimiento que logran de las interacciones de este en el trabajo.

La autoestima es un constructo que se va formando a lo largo de la vida en la medida en que interaccionamos con los demás y que son importantes para nosotros, la familia, los amigos, y en las diferentes esferas, social, personal, académica y laboral. No se trata de un constructo estable, sino que va fluctuando a lo largo de la vida en función de los retos a los que la persona se enfrenta y la manera que tiene de afrontarlos.

COMPONENTES

La autoestima tiene dos componentes: un sentimiento de capacidad personal y un sentimiento de valía personal. La autoestima, por tanto, es la suma de la confianza y el respeto hacia sí mismo. Refleja el juicio que cada uno hace de su habilidad para enfrentar los desafíos de la vida, esto es, comprender y superar los problemas; y respetar y defender sus intereses y necesidades. Este proceso implica:

1 Capacidad autocrítica: entendida como un reconocimiento de los propios errores, aceptarlos y superarlos; así como el reconocimiento de nuestras fortalezas.

2 Sentido de la responsabilidad: en términos de aceptar las consecuencias, positivas y negativas, de nuestras acciones en todas las esferas de nuestra vida. Sólo así es posible el cambio.

3 El respeto hacia uno mismo y hacia los demás: en términos de identificación y satis-

facción de necesidades e intereses, y bajo el prisma de no dañar al otro y de evitar que otros nos dañen.

4 La autonomía: como la búsqueda de espacios para la autorrealización y la independencia.

DIMENSIONES

La autoestima está formada por dos dimensiones complementarias, una actitudinal y una conductual. La dimensión actitudinal está formada por la autoimagen, la autovaloración y la autoconfianza. La dimen-

Pautas para fortalecerla

Vivir conscientemente significa conocer todo lo que afecta a nuestras acciones, objetivos, valores y metas, y comportarnos de acuerdo con aquello que vemos y sabemos. Implica identificar y corregir nuestros errores, ser receptivo a los conocimientos nuevos y estar dispuesto a reexaminar nuestras creencias. Perseverar en el intento de comprender pese a las dificultades.

Aprender a aceptarse en su totalidad, lo que sentimos, lo que somos, en cualquier momento de nuestra existencia. La aceptación nos libera y nos introduce en la realidad, en el análisis del por qué realizamos una acción y nos ayuda al cambio, a conseguir nuestras metas.

Ser responsable de nuestras elecciones y acciones, del modo en que la persona utiliza su tiempo, se relaciona con los demás, del significado que le concede a su existencia, etc.

Vivir con integridad, en términos de coherencia entre nuestros valores, nuestros ideales y la práctica de nuestro comportamiento. Cumplir con los compromisos adquiridos, con la palabra dada. Es el aspecto moral de la autoestima.

Fijarse metas concretas, en función de nuestras capacidades y actuar para conseguirlas. Es importante analizar si las acciones que la persona reali-

sión conductual está formada por el autocontrol, la autoafirmación y la autorrealización. A continuación, vamos a describir brevemente cada una de ellas:

▶ **Autoimagen:** Entendida como la capacidad de verse a sí mismo, tal y como uno es, con sus fortalezas, debilidades, deseos, sentimientos, etc. No es un conocimiento estático, sino que está formado por las experiencias pasadas y lo que la persona puede evolucionar en un futuro.

▶ **Autovaloración:** Habilidad para apreciarse como una persona im-

portante para sí misma y para los demás.

▶ **Autoconfianza:** creencia que tiene la persona que puede hacer bien las distintas tareas que se proponga y se encuentre seguro de realizarlas. El sentimiento de autoeficacia y de competencia se relaciona con este componente.

▶ **Autocontrol:** En términos de regulación emocional, esto es, habilidad que tiene la persona de regularse, dominarse emocional-

mente fomentando tanto el bienestar personal como el del grupo. Autodisciplina o autocuidado son conceptos relacionados con el autocontrol.

▶ **Autoafirmación:** Libertad de ser uno mismo y de adoptar decisiones con autonomía y madurez.

▶ **Autorrealización:** Consiste en el desarrollo y expresión de las capacidades propias con el fin de vivir una vida satisfactoria y productiva para sí mismo y para los demás.

Según Branden “de todos los juicios que hacemos a lo largo de la vida, ninguno es tan relevante como el que hacemos sobre nosotros mismos, porque ese juicio es el motor de nuestra existencia”. El modo en el que nos sentimos con respecto a nosotros mismos afecta a todos los aspectos de nuestra experiencia personal, social, familiar, laboral. Nuestras respuestas ante los acontecimientos dependen de quién y qué pensamos que somos. La autoestima es la clave del éxito y del fracaso; la clave para comprendernos y comprender a los demás.

Cuanto más alta sea nuestra autoestima más posibilidades tendremos de afrontar mejor las adversidades, más posibilidades de establecer relaciones enriquecedoras, de tratar a los demás con respeto, de ser más creativos y flexibles, más competitivos, de estar abiertos al cambio, de alcanzar nuestras metas. El aprendizaje en el desarrollo de una autoestima positiva o saludable es posible. **M**

za le ayudan a alcanzar sus metas y en función de ello qué tendría que cambiar. La autodisciplina desempeña un papel importante en el desarrollo de la autoestima.



MICROBIOS EN TU RED

Riesgos biológicos en la pesca



Los trabajadores del sector pesquero, en su ámbito laboral, se exponen a factores de riesgo de diversa índole. El riesgo biológico es uno de los menos visibles y, por tanto, de los más subestimados. Este artículo busca concienciar a los pescadores y profesionales del sector sobre qué es, cómo se manifiesta en su trabajo diario y qué medidas pueden adoptar para reducirlo.



PURIFICACIÓN VEGA • MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

El riesgo biológico hace referencia a la posibilidad de sufrir daños por la exposición a microorganismos vivos (bacterias, virus, hongos, parásitos) o sus toxinas. En el contexto de la pesca, estos agentes pueden encontrarse en los animales marinos (peces, crustáceos, moluscos), en el agua de mar, especialmente en zonas contaminadas, en superficies y utensilios (redes, cubiertas, cajas de almacenamiento) o de productos orgánicos en descomposición.

La exposición a estos agentes puede derivar en la aparición de enfermedades, algunas consideradas profesionales o en problemas de salud pública por su propagación.

CONSECUENCIAS PARA LA SALUD

Las enfermedades más frecuentes causadas por agentes biológicos en los pescadores se pueden dividir en tres grandes grupos:

- **Dérmicas:** urticarias, dermatitis y dermatomicosis.



- **Respiratorias:** como asma, especialmente asociada con la exposición a crustáceos y moluscos y con procesos como la producción de harinas de pescado.
- **Infecciosas:** transmitidas por bacterias o a través de picaduras, especialmente de mosquitos (paludismo, fiebre amarilla).

¿CÓMO SE PRODUCE LA EXPOSICIÓN?



Las vías más habituales por las que se producen los contagios son la dérmica por contacto y la parenteral (inyección), generalmente en los procesos de manipulación de capturas (durante la extracción, clasificación, selección y procesa-



do). Las manos de los pescadores son vulnerables a los cortes, golpes y pinchazos con los alambres de los cabos y a las defensas (dientes, escamas, aletas, etc) y espinas del pescado. Como resultado de ello, se producen heridas y lesiones con penetración de gelatina de los peces en los tejidos más profundos que pueden dar lugar a lesiones infecciosas de diversa gravedad.

También pueden aparecer alergias por la exposición a sustancias toxicogénicas o alergénicas durante la limpieza, eviscerado, descabezado, laminado y salado de las capturas o lesiones por picaduras o mordeduras por contacto con especies peligrosas.

Por otra parte, especialmente la flota de altura puede ejercer su actividad laboral en puertos marítimos, o en barcos que navegan por todos los mares, con movilidad y frecuente relación con otras personas, circunstancias que facilitan la propagación de determinadas enfermedades

transmisibles, algunas de ellas consideradas enfermedades profesionales, como, por ejemplo, el paludismo, el dengue y la fiebre amarilla.

MEDIDAS PREVENTIVAS



- **Informar y formar** sobre los principales riesgos y medidas preventivas, con instrucción específica sobre especies marinas peligrosas, buenas prácticas higiénicas, uso adecuado de la maquinaria y artes de pesca, etc.
- **Evitar, en la medida de lo posible,** que los pescadores introduzcan directamente las manos en la pila del pescado, usando palas y otros utensilios adecuados para su manipulado.
- **Inspeccionar las redes,** para estar seguros del tipo de pescado que se ingresa en cubierta, y estar prevenidos en caso de captura accidental o no, de especies potencialmente peligrosas.
- **Siempre que sea posible mecanizar los procesos** en que se vean implicadas herramientas de corte, especialmente cuando estos sean monótonos y repetitivos como descabezado, eviscerado, etc.
- **Mantener sólo al personal más experimentado** en los puestos de mayor riesgo como maquinillas y viradores, o en la manipulación de especies peligrosas.
- **Sustituir los embalajes** de madera por otros de plástico sin aristas.
- **Utilizar equipos de protección individual (EPIs)** para resguardarse de rasguños, cortes, o picaduras (ejemplos: guantes de neopreno con puño, flocados e impermeables para operaciones de descuar-

tizado que protejan hasta el antebrazo; de cota de malla en tareas que impliquen el uso de cuchillos u otras herramientas afiladas, botas altas impermeables y antideslizantes, gafas protectoras, casco, etc.)

- **Emplear ropa impermeable** que permita la transpiración corporal.
- **Lavar, desinfectar y proteger** con apósitos estériles cualquier herida, evitando su contaminación y posteriores procesos de mayor gravedad.
- **Disponer del botiquín a bordo** exigido conforme a la legislación vigente.
- **Vacunar frente a patologías** de especial riesgo en el sector como el tétanos.
- **Controlar los vectores del barco** mediante operaciones de desinsectación, desratización y desinfección.
- **Utilizar métodos de protección** (repelentes, mosquiteros, insecticidas...) para evitar picaduras de mosquitos y otros insectos.
- **La vacunación** (fiebre amarilla) y quimioprofilaxis (paludismo) en caso de faenar en zonas endémicas. **M**

El Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) ha elaborado una colección de fichas de los agentes biológicos, denominada BASEBIO, que ofrece información ampliada y actualizada del listado de agentes biológicos incluido en el anexo II del RD 664/1997, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo. Esta base de datos constituye una herramienta de gran utilidad para la evaluación, prevención y control del riesgo biológico (<https://www.insst.es/agentes-biologicos-basebio>).

Huevos Mayak con fideos soba

 PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

- 200 gr de Fideos Soba
- 6 huevos
- ½ cebolla pequeña
- Hojas de apio picaditas
- 1 guindilla verde picante
- 1 pimiento del piquillo
- 2 dientes de ajo
- 2 pepinillos en vinagre
- Semillas de amapola
- 1 cucharada de sésamo blanco
- ½ vaso de agua
- ½ vaso de salsa de soja
- Un chorro de vinagre de arroz
- Una cuchara sopera de miel
- 1 chorro de aceite de sésamo
-

ELABORACIÓN:

■ PASO 1

PREPARACIÓN DE LA SALSA Y/O MARINADO.

En una pequeña olla o bol ponemos el agua, salsa de soja, vinagre de arroz, aceite de sésamo, miel y mezclamos todo con una varilla. Luego seguimos añadiendo los vegetales bien picados en paisana fina por separado (ajo, cebolla, apio, pepinillo, guindilla verde picante y pimiento de piquillo). Añadir también el sésamo y mezclar bien. Reservamos.

■ PASO 2

En un cazo cocemos los huevos durante 6 ó 7 minutos en agua con sal y un chorro de vinagre. Enfiamos y pelamos. Reservamos.

En otra olla aparte ponemos agua a hervir para cocer los fideos. Dejaremos cocer durante unos 10 ó 13 minutos...

deberán estar al dente. Enfiamos bien y escurrimos. Reservamos.

■ PASO 3

MARINADO Y MONTAJE

Poner los huevos sumergidos dentro de la salsa o marinado durante al menos dos horas.

Pasado ese tiempo retiraremos los huevos y los cortaremos por la mitad. Mientras aparte, en un salten o sute calentaremos un poco los fideos soba con la salsa o marinado.

Distribuiremos el preparado en cuatro platos y por encima 3 mitades de huevo Mayak en cada uno. Decorar con las semillas de amapola.

NOTA: Esta es una adaptación de una receta de huevos coreana, que generalmente se acompaña de arroz. Cuantas mas horas se dejen los huevos introducidos en el preparado más oscuros e impregnados de sabor quedarán.

• Valoración Nutricional •

Desde una perspectiva global, esta receta puede considerarse equilibrada y completa, ya que combina proteínas de alta calidad, hidratos de carbono complejos y grasas saludables, además de una amplia variedad de micronutrientes. Esto la convierte en una opción adecuada como plato principal especialmente para personas con un estilo de vida activo o con mayores requerimientos energéticos como nuestra población marinera.

ALTA CALIDAD DE LAS PROTEÍNAS

Los huevos aportan el valor proteico a este plato. Son fuente excelente de proteínas de alto valor biológico porque contienen todos los aminoácidos esenciales en proporciones adecuadas, favoreciendo la síntesis y el mantenimiento de tejidos corporales.

Los fideos soba también contribuyen en menor medida al aporte proteico, especialmente si contienen una proporción significativa de trigo sarraceno, lo que refuerza el perfil nutricional global.

FIBRA Y GRASAS SALUDABLES

Los fideos soba, cuando contienen una proporción significativa de trigo sarraceno, presentan un índice glucémico moderado y un contenido relevante de fibra dietética. Esto favorece una liberación progresiva de glucosa en sangre, evitando picos bruscos y proporcionando energía sostenida.

El aceite y las semillas de sésamo son ricos en ácidos grasos insaturados: grasas beneficiosas para el organismo, ya que ayudan a regular los niveles de colesterol y a reducir el riesgo de enfermedades cardiovasculares.

COMPUESTOS ANTIOXIDANTES

Los huevos son ricos en vitamina B12, fundamental para la función cognitiva y vitamina D, relevante para la salud ósea.



El trigo sarraceno de los fideos contiene antioxidantes como los flavonoides, que pueden contribuir a la salud cardiovascular.

La incorporación de semillas de sésamo y amapola en la dieta habitual contribuye a aumentar la ingesta de minerales esenciales, favoreciendo la salud ósea (son muy ricas en calcio), el sistema inmunitario (por su riqueza en zinc), el correcto funcionamiento metabólico (por su aporte de magnesio) y para la formación de hemoglobina y la prevención de la anemia (por su contenido en hierro).

Ajo, cebolla, apio, guindilla, pepinillos y pimienta del piquillo aportan una amplia gama de vitaminas, minerales y compuestos bioactivos, incluyendo antioxidantes y sustancias con potencial antiinflamatorio. La guindilla, por ejemplo, contiene capsaicina, asociada a efectos beneficiosos en el metabolismo, mientras que el ajo y la cebolla destacan por sus compuestos sulfurados, relacionados con la salud cardiovascular.

El marinado de vinagre de arroz y miel añade matices funcionales, favoreciendo la digestión y aportando pequeñas cantidades de antioxidantes naturales.

ADAPTACIONES EN PATOLOGÍAS

La salsa de soja puede elevar de forma significativa la ingesta de sal siendo problemático para personas con hipertensión arterial o riesgo cardiovascular. Por ello, se recomienda optar por versiones bajas en sodio o reducir la cantidad utilizada en la preparación para mejorar su perfil saludable.

En dietas hipocalóricas, podría ajustarse reduciendo la cantidad de aceite o de fideos. 

• 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.

CONTAMINACIÓN MARINA

MADRID.- El Boletín Oficial de las Cortes Españolas ha publicado el texto del proyecto de ley remitido a la Cámara legislativa por el Consejo de Ministros, sobre aplicación de sanciones en los casos de contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves. También se considera la posibilidad de que el Gobierno expida un permiso especial en casos de emergencias (...).

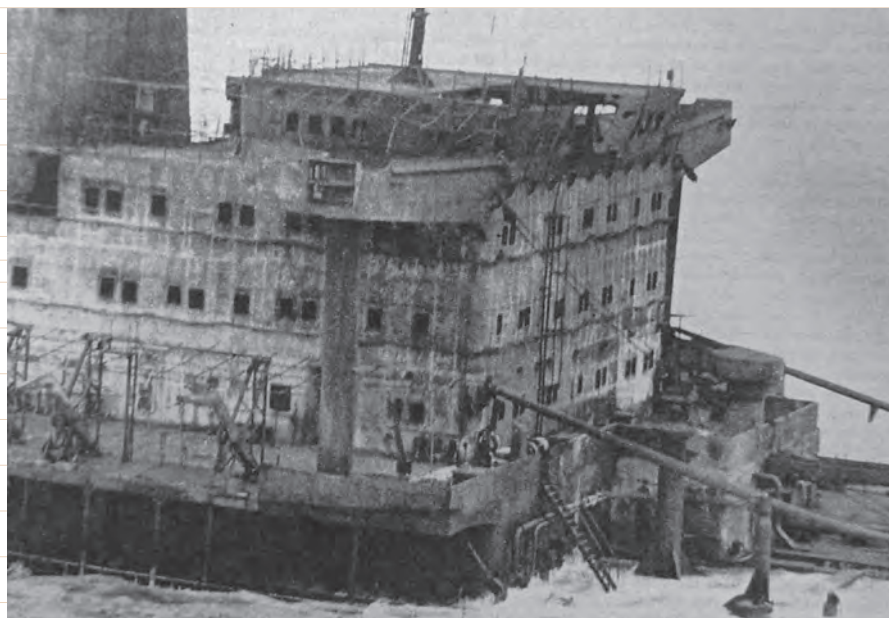
NAVAL-76

EL FERROL.- Ha sido una muestra palpable de la actividad que la industria naval ferrolana desarrolla prestigiosamente dentro y fuera de nuestras fronteras. Los fabricados de 35 expositores directos se dieron cita, del 19 al 25 de mayo, en el grato pabellón acomodado al efecto y en una plataforma exterior adosada a él, en el Ferrol del Caudillo (...).

CULTIVOS MARINOS

CASTELLÓN.- La tramitación del expediente para la construcción de la Planta Piloto de Acuicultura de Castellón ha sido larga, pero en el momento presente y gracias al impulso dado a esta obra por el actual presidente de la Diputación Provincial de Castellón, Francisco Grangel Mascarós, se está a punto de iniciar la construcción de la citada Planta Piloto (...). Los cultivos marinos van dedicados a la cría de los langostinos desde el huevo hasta el adulto (...).

Arde el petróleo del Urquiola



LA CORUÑA.- De nuevo, el suceso marítimo con tintes de tragedia se ha cebado con la bahía coruñesa. Eran las ocho de la mañana del 12 de mayo cuando, tras una feliz travesía de casi dos meses desde el gofo Pérsico a esta ciudad, el petrolero "Monte Urquiola" comenzó a tener dificultades para entrar en puerto y proceder, como ya había hecho otras veces, a la descarga de las 108.000 toneladas de crudo que llevaba en sus depósitos. Inexplicablemente antes de llegar a puerto, a la entrada del canal de la bahía, tocó en algún bajo y se averió uno de los tanques de carga, por lo que se hizo necesario alejar el barco de la costa, a lo que se procedió alrededor de las nueve de la mañana. Fue ahí, precisamente en esta operación, cuando el barco encalló definitivamente, se encontraba a la altura de San Amaro, frente a la Torre de Hércules.

La "marea negra" inundó la bahía, el puerto, la zona de Riazor y las rías

cercanas. Encallado y con un escoramiento cada vez más pronunciado, el "Urquiola" representaba un peligro evidente para la vida de sus 37 tripulantes. Así lo vio el capitán y ordenó el abandono del buque, quedando él y el práctico del puerto a bordo, en un intento de poder salvar la difícil situación en que el barco se encontraba. No fue posible, al ser sorprendidos por dos fuertes explosiones que convirtieron al petrolero en un verdadero infierno. Ante esta situación, el capitán y el práctico se arrojaron al agua. El práctico llegó a la costa sano y salvo, pero el capitán pereció asfixiado por el humo de la enorme hoguera en que se convirtió el "Urquiola".

Prosiguieron otras cuatro explosiones, el mar se llenó de llamas y humo, y la marea negra comenzó a extenderse por todos los alrededores. La comandancia de Marina cursó las órdenes oportunas para impedir que se acercaran a la zona (...).

Visita real al ISM en Asturias



La visita de los Reyes don Juan Carlos y doña Sofía por tierras asturianas ha tenido para los hombres de la mar de esta región un significado muy especial. En su contacto con la realidad de Asturias, los monarcas españoles no olvidaron el trato directo con su mundo marítimo-pesquero. Y aquí se dieron cita con él en la inauguración de la Casa del Mar del Instituto Social de la Marina.

Hombres y mujeres -familias enteras- de todo el litoral, agradeciendo el gesto de los Reyes, acudieron en masa ante la explanada de la nueva Casa del Mar y esperaron, durante varias horas, la llegada de don Juan Carlos y doña Sofía para hacerles patente su adhesión y su simpatía.

Barcos engalanados, junto al calor de las familias marineras, el color de sus "instrumentos de trabajo" (...).

Nuevos conocimientos geológicos

El continente americano y el euro-africano van separándose progresivamente a razón de unos cuantos centímetros por año. Mientras tanto, en la otra orilla del continente americano y, en general, a lo largo de toda la "cintura de fuego" que rodea al océano Pacífico, tienen lugar gigantescas convulsiones motivadas por el choque de dos capas continentales y el subsiguiente deslizamiento de una de ellas, la del Pacífico, bajo la otra, la continental americana, lo que explica que sea ésta una de las zonas geológica-

mente más inestables del planeta en la que las tremendas presiones en juego producen frecuentemente movimientos sísmicos de gran importancia. Estos no son más que dos de los nuevos conocimientos que ha aportado a la Historia de la Tierra un importante programa, comenzado por los EEUU en 1968: "Proyectos de perforaciones en alta mar" que ahora entró en su cuarta fase, una fase internacional en la que participan además, la URSS, Alemania Federal, Gran Bretaña, Japón y Francia. (...).

ATUNERO A FLOTE

CARTAGENA.- Con asistencia del capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Francisco Javier Elizalde y Laínez, se celebró en el muelle de armamento de la empresa nacional Bazán la puesta a flote de un buque atunero construido por encargo de una empresa pesquera de La Coruña. El cuarto buque de este tipo que se construye en Cartagena, y forma parte de una serie de once que tienen en construcción la factoría citada.

CAMPAÑA SARDINERA

HUELVA.- Ante el inminente comienzo de la campaña de pesca de sardina se han negociado sus condiciones laborales en una reunión conjunta de los representantes sindicales de las agrupaciones interesadas. El acto se celebró en la sede de la Cofradía de Pescadores de Isla Cristina. En lo económico, los representantes de los trabajadores solicitan un salario garantizado mensual que oscilará, según las categorías, entre 20.000 y 40.000 pesetas (...).

EXPOSICIÓN DE LIBROS

BARCELONA.- Zarpó del puerto de Barcelona el buque "logos", exposición flotante de libros educativos, después de una permanencia de más de dos semanas, en cuyo transcurso han tenido lugar a bordo más de treinta conferencias y reuniones. El "logos" ha visitado más de 120 puertos en los últimos años (...).

CANARIAS

Evacuación sanitaria

La activación del protocolo por riesgo de hantavirus en un crucero con destino a Canarias puso en marcha una evacuación sanitaria y logística inédita, coordinada por el Estado, con participación de fuerzas militares, policiales, emergencias y Marina Mercante.



La UME desplegó medios logísticos y transporte especialmente acondicionado.

M ANABEL GUTIÉRREZ

El desembarco y evacuación de los tripulantes y pasajeros del crucero "Hondius" afectado por un brote de hantavirus se articuló como un operativo complejo, de alta exigencia técnica y coordinado a múltiples niveles de la Administración. El dispositivo, activado a la llegada del buque al puerto industrial de Granadilla (Tenerife), tuvo primordió la seguridad marítima y la protección de la salud pública.

La Dirección General de la Marina Mercante asumió la organización y el control operativo, amparándose en la legislación estatal para garantizar la entrada del buque y la prestación de todas las maniobras de practica, remolque y amarre. Su resolución estableció una hoja

de ruta precisa, orientada a asegurar un desembarco en circuito cerrado, en un entorno portuario aislado y fuera del contacto con la población.

EJEMPLO DE COORDINACIÓN

En tierra, la coordinación interinstitucional fue clave. La Unidad Militar de Emergencias (UME) desplegó medios logísticos y de transporte especialmente acondicionados para el traslado de los evacuados, mientras que la Guardia Civil aseguró el perímetro, el control de acce-

sos y la custodia del dispositivo. Los servicios de emergencias sanitarias y Sanidad Exterior participaron en la evaluación clínica, la aplicación de protocolos y el seguimiento epidemiológico de los tripulantes. Los españoles fueron trasladados a un avión militar para su ingreso preventivo en el Hospital Central de la Defensa en Madrid, centro de referencia nacional para enfermedades infecciosas de riesgo. El resto del pasaje fue repatriado a sus países de origen, en coordinación con la UE y las autoridades consulares correspondientes. Las maniobras marítimas y el calendario sanitario se mantuvieron bajo supervisión permanente, con la posible intervención de Salvamento Marítimo en caso de incidencias técnicas. El CRME del Instituto Social de la Marina también estuvo alerta por si se reclamaba su intervención. **M**

La OMS ha
felicitado a España
por su solidaridad
y buen hacer



NACIONAL

Nueva norma para pescar atún rojo

A propuesta del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), el Consejo de Ministros aprobó la modificación del Real Decreto regulador de la pesquería del atún rojo en el Atlántico oriental y en el Mediterráneo para adaptarlo a las nuevas necesidades del sector y al incremento de cuota obtenido por España para los próximos tres años.

M ANA DIAZ

Las modificaciones aprobadas tratan de adaptar la normativa a las oportunidades que brinda esta especie, de alto valor económico y muy apreciada en la gastronomía y restauración. España dispondrá para los próximos tres años de una cuota total de atún rojo de 7.938,81 toneladas, 1.155 más que en 2025, en función de los acuerdos alcanzados en la última reunión anual de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, celebrada el pasado mes de noviembre en Sevilla.

El nuevo Real Decreto contempla incrementos de cuota para todos



La pesca de atún rojo de almadraba genera riqueza en la costa gaditana.

los buques y grupos incluidos en la normativa anterior e incorpora flotas ex novo para la pesca fortuita de atún rojo en el Mediterráneo, Cantábrico y golfo de Cádiz, y a los buques con puerto base en Algeciras, Barbate, Conil, La Línea de la Concepción o Tarifa como contribución a la economía local. Esta nueva incorporación beneficia a 5.406 em-

barcaciones, a las que corresponde algo más del 3% de la cuota total.

La autorización a la flota de artes menores del Mediterráneo se amplía de 305 a 409 embarcaciones para garantizar a cada una de ellas la situación inicial de cuota de 2019, reordenándose la flota del Estrecho en un solo grupo.

El Real Decreto regula también la gestión de las granjas autorizadas para la cría de atún rojo estableciendo un registro específico de las mismas y además introduce novedades sobre la gestión de la pesquería previstas en la Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera de 2023, adaptadas a las particularidades de la pesquería del atún rojo como la flexibilidad interanual, la gestión de posibilidades de pesca no utilizadas o el establecimiento de un mecanismo de optimización de cuotas. **M**

La flota española
dispondrá de una
cuota anual de
7.938,81 toneladas
hasta 2028, 1.155
más que el año
pasado

Empleo en los puertos



El sistema portuario español necesitará incorporar entre 12.000 y 17.000 nuevos profesionales en los próximos cinco años para dar respuesta tanto a las jubilaciones de parte de la plantilla actual como al fuerte aumento esperado en la demanda de perfiles técnicos derivados de la transición energética, la digitalización y la automatización de las operaciones. Según el informe "El desafío del talento en los puertos españoles", elaborado por Ocean Capital Partners, el empleo portuario estará marcado por transformaciones estructurales profundas derivadas de la revolución de las rutas marítimas, la reconfiguración de las cadenas logísticas y una política industrial europea más activa.

Campaña de Conxemar



La campaña publicitaria de la Asociación Española de Mayoristas Importadores Exportadores y Transformadores de Productos de Pesca y Acuicultura (Conxemar), protagonizada por el humorista Leo Harlem, puede verse de nuevo desde mediados de mayo en medios y plataformas

Solidaridad en el mar



La Cofradía de Mareantes Done Pedro de Hondarribia, en colaboración con las asociaciones de familias de menores con cáncer Aspanogi (Gipuzkoa), Aspanafoa (Álava), Aspanovas (Bizkaia) y Adano (Navarra), organizó la jornada de convivencia "Arrantza Ikustera Goaz!" (¡Vamos a ver la pesca!), en la que más de 30 familias, junto a representantes del sector, discu-

brieron cómo funciona la pesca artesanal vasca, compartiendo el día a día, el trabajo y la profesión de los arrantzales. Además, la cofradía ha hecho llegar a niños ingresados en hospitales oncológicos de las cuatro provincias, ejemplares de dos libros solidarios editados para acompañarles en su estancia, acercándoles a la cultura y la fuerza de la vida en el mar.

digitales. Como novedad, la iniciativa cuenta también con cobertura física en 51 puntos de venta de siete Comunidades Autónomas. A esta primera campaña se le sumará en diciembre otra, coincidiendo con la época navideña.

1º de mayo

Con motivo de la celebración el 1º de mayo del Día Internacional de los Trabajadores, Pesca España presentó "Marineros", un documental donde se relata la realidad del día a día del trabajo en el mar, poniendo en valor el papel esencial que juega la gente del mar como motor de un sector estratégico para la economía, la soberanía

alimentaria y la sostenibilidad de los océanos. El documental, rodado a bordo de barcos en Almería y Cádiz, puede verse en el canal Youtube de la Asociación de productores pesqueros: <https://www.youtube.com/watch?v=RmJPwrLXRC0>

Operación Paso del Estrecho



La naviera Baleària ha programado para la próxima Operación Paso del

Estrecho, que se extenderá del 15 de junio al 15 de septiembre, su mayor oferta comercial para atender la demanda de billetes hacia el norte de África durante los meses de verano. La compañía destinará 12 buques de su flota en las ocho rutas que unen la Península Ibérica con Marruecos, Argelia, Ceuta y Melilla con hasta 37 servicios diarios. Para acompañar el incremento de la actividad los ferries y fast ferries contarán con atención al pasaje en árabe y francés, menús con comida halal y salas dedicadas al rezo.

Encuentro de los Mares



La isla de Tenerife acogió del 3 al 6 de mayo una nueva edición del Encuentro de los Mares, congreso internacional donde científicos, pescadores y grandes chefs de todo el mundo se dan cita para debatir y compartir puntos de vista sobre la biodiversidad de los océanos. Bajo el lema *"Capital Natural Azul, el valor que nace de mares y océanos"*, el encuentro propuso una reflexión profunda sobre el mar como recurso esencial para la vida, el clima, la economía y la gastronomía. De su conservación dependen los ecosistemas marinos, la calidad de los alimentos y el futuro de muchas comunidades costeras.

Mujeres marinas

La Universidad Marítima Mundial (UMM) y la Organización Marítima Internacional (OMI) han publicado un nuevo manual sobre la incorporación de la perspectiva de género en el sector marítimo. El manual, escrito por Momoko Kitada de la UMM, se presentó el 18 de mayo, con motivo del Día Internacional de la Mujer en el Sector Marítimo. La autora también ha sido galardonada con el Premio a la Igualdad de Género de la OMI de 2026. Esta publicación es la primera de su tipo y tiene como objetivo reducir la brecha de género en el sector marítimo, donde las mujeres representan apenas el 1% de la mano de obra marítima mundial y ocupan solo el 19% de los cargos ministeriales relacionados con los asuntos marítimos.



Buques históricos

La Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de la Universidad Politécnica de Madrid fue sede del II Simposio Internacional de Buques Históricos, organizado por la Comisión de Buques Históricos. El encuentro sirvió para debatir sobre ingeniería naval forense aplicada a la investigación; las maderas

y sus derivados en la construcción naval histórica; la fabricación de cañones, bombardas y otros artefactos de combate naval; el diseño y las técnicas constructivas de las estructuras de buques históricos; máquinas, artefactos y embarcaciones auxiliares de los arsenales de marina y reproducciones, réplicas y restauraciones de buques históricos.



MUSEO CASA NATAL DE ISAAC PERAL

La Casa Natal de Isaac Peral, en Cartagena, abrirá sus puertas como museo el 1 de junio, coincidiendo con el 175º aniversario del nacimiento del inventor. Para celebrarlo, se ofrecen pases guiados gratuitos del 2 al 7 de junio. Hay que registrarse en <https://puerto de culturas.cartagena.es>.

Encuentro institucional en Las Palmas



Tras la reunión institucional que los organismos del Estado mantienen periódicamente en Gran Canaria, el director provincial del ISM en Las Palmas, Jose Julián Suárez, visitó con los asistentes al encuentro, el Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas y el buque de Salvamento Marítimo Miguel de Cervantes.

Por otra parte, los alumnos del Centro de Formación Náutico-Pes-

quera del ISM han realizado prácticas formativas en coordinación con el Grupo de Acción Costera de Gran Canaria. Esta acción además de su valor formativo, constituye una oportunidad para poner en valor el papel del ISM en la formación, acompañamiento y promoción del sector marítimo-pesquero, evidenciando la colaboración institucional y la capacitación práctica de los futuros profesionales del mar.

■ Cantabria Visita al Juan de la Cosa

La celebración de la Semana de la Administración Abierta ha hecho posible que estudiantes de medicina y enfermería de la Universidad de Cantabria visitaran del 18 al 24 de mayo el buque hospital del Instituto Social de la Marina, Juan de la Cosa, atracado en el puerto de Santander. Los alumnos recorrieron las instalaciones del barco recibiendo explicaciones detalladas por parte de la tripulación de la asistencia médica que se realiza a bordo.

■ Cádiz Feria de Formación en Tarifa



El alcalde de la localidad gaditana de Tarifa, José Antonio Sánchez, agradeció en una carta dirigida al personal del ISM en Cádiz su participación en

la Feria de Formación, Empleo y Orientación Educativa celebrada en el municipio. Su colaboración, según sus palabras, ha hecho del evento "un importante punto de encuentro, información y oportunidades para los jóvenes y ciudadanos del municipio".

■ Isla Cristina Prácticas en el Centro Nacional de Formación Marítima



Alumnos de la Escuela de Ingenierías Marina, Náutica y Radioelectrónica de la Universidad de Cádiz han realizado en este mes de mayo prácticas del curso Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos) en las instalaciones del Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina, mientras su Escuela pone en servicio sus instalaciones. Se trata de una colaboración entre administraciones que beneficia a los alumnos, futuros integrantes del sector.

■ Valencia Reunión con sindicatos

El director provincial del ISM en Valencia, Ignacio Valls, mantuvo un primer encuentro con representantes de los sindicatos del sector para analizar las

necesidades formativas de los pescadores en la provincia y poder así adaptarlas al Plan de Formación del organismo para el curso que viene. El director provincial aprovechó la ocasión para presentarles la página web <https://guiadeformacionism.com> como herramienta digital interactiva que facilita a los alumnos toda la información sobre la oferta de cursos que imparte el ISM.

■ Málaga Conéctate al mar



Representantes del ISM en Málaga y Granada participaron en la jornada “Conéctate al mar” que tuvo lugar en Motril. La jornada se concibió como un espacio de encuentro orientado a la difusión de servicios, formación y oportunidades en el ámbito marítimo. La directora provincial del ISM en Málaga, Olvido Santos, destacó en la inauguración del encuentro la importancia de acercar la institución a la ciudadanía, reforzando la conexión con el sector marítimo. Además, subrayó el compromiso del ISM con la formación, la protección social y la atención integral a los trabajadores del mar.

Durante la jornada se celebraron varias mesas redondas; entre ellas, una dedicada a formación, moderada por la directora local del ISM en Motril y en la que participó el subdirector provincial del ISM en Málaga, donde se abordaron las necesidades formativas de los trabajadores del mar.

Feria FIMAR en Canarias



El Instituto Social de la Marina participó un año más en la 15ª Feria Internacional del Mar (FIMAR) de Las Palmas con stand propio. Promovida por el Cabildo de Gran Canaria, el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, FIMAR se ha consolidado como referente del sector náutico y marítimo-pesquero en Canarias.

La Dirección Provincial de Las Palmas presentó en su espacio la actividad que desarrolla la Entidad a través de medios audiovisuales e impresos y elementos tradicionales utilizados por el sector como cartas de navegación y artes de pesca. Además, se desarrollaron demostraciones prácticas con simuladores orientadas a poner en valor la capacitación técnica e innovación en el sector marítimo y talleres donde el público aprendió a

ponerse un traje de supervivencia o hacer nudos marineros. La experiencia se completó con el uso de gafas de realidad virtual para la visualización inmersiva de contenidos.

Bajo la temática “*Regiones Ultraperiféricas y el Mar*”, FIMAR destacó el papel estratégico de estos territorios en la economía azul, la innovación marina y la cooperación atlántica. Su objetivo es ofrecer a empresas y profesionales un espacio especializado para generar conocimiento, impulsar oportunidades y fortalecer la economía azul. La isla caribeña de Martinica fue el territorio invitado, protagonismo que se ha concedido en otras ocasiones a ciudades especialmente vinculadas al mar en el entorno Atlántico y que, por primera vez, se extendió al otro lado del océano.

■ Cartagena Congreso de medicina rural

Javier Escanciano, director provincial del ISM en Cartagena, y representantes de dicha Dirección Provincial se reunieron con el presidente de la Asociación Europea de Médicos Rurales (EURIPA), Juan Barranco, para ultimar los detalles de la

participación del Instituto Social de la Marina en el Congreso internacional que la Asociación celebrará en dicha ciudad a principios de octubre. “*Aceptando la diversidad rural*” será el lema del encuentro en el que se destacará la diversidad que los médicos de familia encuentran en los entornos rurales en Europa.

O Pósito de Pescadores de Carreira-Aguiño (1924-1944)

Memoria y legado de la gente del mar

M Y. SOTO

O Pósito de Pescadores de Carreira-Aguiño (1924-1944). Aproximación histórica ao litoral de Arousa Norte" es una investigación pionera que recorre, desde una perspectiva histórica y social, el origen, funcionamiento y evolución de una de las instituciones marineras más representativas de la ría de Arousa Norte.

El libro nos lleva hasta la comarca del Barbanza, a las parroquias de Carreira y Aguiño (Ribeira), un territorio donde el marisqueo del percebe no sólo constituye un recurso estratégico, sino también una de sus principales señas de identidad, ligado a los saberes tradicionales que han sido transmitidos de generación en generación.

Firmado por Daniel Bravo, con la coordinación editorial de Ciprián Rivas y las fotografías de Antonio Parada, el volumen aborda la singularidad del pósito de Carreira-Aguiño, repasando sus principales hitos y reconstruyendo sus distintas etapas históricas, desde su creación en 1924 hasta su posterior constitución como cofradía.



Autor: Daniel Bravo
Edita: Editorial Guiverny

El libro ofrece una base documental de gran valor sobre el asociacionismo en el litoral gallego, un pilar esencial en la organización de la actividad pesquera y marisquera de la zona, la solidaridad entre marineros y la administración de los recursos locales.

ASOCIACIONISMO MARINERO

Este estudio pone en valor la implicación del pósito de pescadores en

ámbitos como la educación, la asistencia sanitaria, la gestión de la capacidad extractiva o el desarrollo de infraestructuras portuarias.

Obra amplia, de más de 300 páginas, que se adentra, además, en la estructura interna del pósito: sus órganos de gobierno, socios y secciones como las culturales (*as escolas*), las cooperativas o las de socorro mutuo, para explicar cómo este modelo de organización colectiva articuló la vida de la gente del mar.

Del mismo modo, propone un acercamiento a los quehaceres cotidianos, las celebraciones y la identidad de estas parroquias vinculadas al mar, ofreciendo una visión global del pósito, no sólo como institución, sino como espacio vertebrador del patrimonio marítimo pesquero gallego.

Para José Antonio Santamaría Sampedro, actual patrón de la cofradía Carreira-Aguiño *"Sin nuestra historia y sin nuestros antepasados no somos nada. Impulsamos la aventura de este libro porque es una forma de no perder nuestra memoria que es la de los pescadores mayores de nuestro pueblo."*

El libro, publicado en su primera tirada en lengua gallega, está abierto a nuevas ediciones. **M**

A bordo estás protegido



RESPONSABLE SANITARIO A BORDO

 BOTIQUÍN C



MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Escanea este código QR
y podrás informarte de todas
las ventajas de llevar un
Responsable Sanitario a bordo.



IMP-2771105-04-9
DL 44/2004-2015

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