

MAR

Nº 668

JULIO - AGOSTO 2026

BURELA

Ejemplo de integración
interracial en la pesca

GEOPOLÍTICA

Análisis del bloqueo
del estrecho de Ormuz

CONCURSO FOTOGRÁFICO

Abierto el plazo para
recibir vuestras fotos

IV CONCURSO FOTOGRAFICO

Temática:

**Localidades vinculadas
a la economía azul**

**Hasta el 15
de octubre**



GOBIERNO
DE ESPAÑA
MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

REVISTA

MAR

Migrantes ¿Palabra de 2026?



Aún quedan seis meses para descubrir cuál será la palabra del año. Si nos fijamos en las que lo han sido en el último lustro: arancel (2025), dana (2024), polarización (2023), inteligencia artificial (2022), vacuna (2021) y confinamiento (2020) bien podríamos intuir que migrantes o migración serían buenas candidatas sino al título, sí al menos para ser seleccionadas por la Fundación para el Español Urgente (FundéuRAE), la institución promovida por la Agencia Efe y la Real Academia Española de la Lengua, en la lista de vocablos con mayor presencia en los medios de comunicación y mayor significado y alcance sociales.

Los términos migrantes o migración han estado muy presentes en los últimos meses en nuestra sociedad, dando nombre a un fenómeno de gran impacto económico y social. Hemos estado inmersos en un proceso de regularización cuyo resultado final, al cierre de

este número, arrojaba una cifra de 1,17 millones de residentes ilegales que podrían haber regularizado su situación al participar en este proceso con el fin de conseguir los permisos de residencia y trabajo legal en nuestro país.

La llegada de León XIV a España ha incidido en esta realidad social. Su viaje apostólico y su visita a Canarias, acompañado de la ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz, nos invita a reflexionar sobre las razones que impulsan a las personas a abandonar sus orígenes en busca del sueño de mejorar sus vidas y tener un futuro mejor para sus hijos.

El Papa nos ha recordado que hay que tratarles con dignidad, darles cobijo y acompañamiento tras un recorrido lleno de sufrimiento, miedo, dolor y muerte. Todos buscan un futuro, un trabajo digno que no tenían en sus países. La pesca no debe olvidar que sin ellos, sin los migrantes, el futuro de la actividad tampoco es posible. **M**



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Revista MAR:

Coordinación:

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

Secretaría de redacción:

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

Colaboradores:

Y. Soto, Diego Rodríguez.

Direcciones provinciales:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diseño y maquetación: Ismael Ortuño para Editorial MIC.

Imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

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



sumario

668. Julio-Agosto 2026



Foto de portada: "Aletas de apnea", K. Arrigo. Ocean Image Bank



BURELA

Integración social en torno a la pesca

PÁGINA 6

Rutas marítimas en conflicto



Javier Garat, presidente del Clúster Marítimo Español, analiza el cierre del estrecho de Ormuz. **PÁGINA 10**

IV Concurso fotográfico del ISM



Fotografiamos localidades vinculadas a la economía azul para ilustrar el calendario del ISM de 2027. **PÁGINA 14**

Plan de vacaciones



Ocio saludable en vacaciones: senderismo por caminos que llevan al mar. [PÁGINA 30](#)

Recuperación de especies marinas



La Fundación CRAM rescata tortugas heridas, cuidándolas hasta devolverlas al mar. [PÁGINA 34](#)

Liderazgo en entornos multiculturales



El papel del líder es clave para mantener la armonía en trabajos con personas de orígenes diversos. [PÁGINA 42](#)

Y además:

16 Entrevista

José M^a Gallart, recientemente reelegido presidente de FAAPE repasa la situación de la pesca andaluza, nacional y europea.

20 Tribuna

José M. Montoya explica que la gestión racional de los recursos del planeta, en mar y tierra, debe ser igual.

22 Novedades de la OMI

Código mundial para buques autónomos y convenio sobre mercancías peligrosas..

24 Asamblea general de ANAVE

Las empresas navieras analizan los retos del sector.

26 IA en la Seguridad Social

El uso de la inteligencia artificial en la Seguridad Social crea un nuevo modelo de servicio público.

28 Tarjeta Sanitaria Europea

Si viajas a la Unión Europea., no olvides la tarjeta que protege tu salud fuera de casa.

40 Historias marineras

El faro de Bonanza en Sanlúcar de Barrameda fue luz y guía para marineros. Hoy alberga eventos culturales.

46 Páginas médicas

El manejo adecuado de productos tóxicos en los barcos previene accidentes y efectos dañinos para la salud.

48 Manos en la cocina

Os enseñamos a preparar un postre malagueño: torre esponja de Maria Zambrano y helado de remoclacha.

58 Libros solidarios

Te presentamos dos libros marineros con los que podemos colaborar contra el cáncer infantil.

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, MODELO DE INTEGRACIÓN SOCIAL

Pesca sin fronteras

Cuando recorremos las calles de Burela dos cosas llaman la atención: las referencias continuas al mar pintadas en los muros y paredes de la localidad y las personas de diferentes razas con las que te cruzas por el camino. Son extranjeros que un día llegaron para trabajar y echaron raíces en esta tierra acogedora, ejemplo de integración social, donde el término “afrogallego” es toda una realidad.

M ANA DÍAZ

Si John Lennon escribiera de nuevo la canción “Imagine” probablemente cerraría los ojos para fijarse e inspirarse en Burela. En esta pequeña localidad de la marina lucense los colores de la piel de sus habitantes se funden en una única tonalidad y las personas conviven sin renunciar a sus orígenes y tradiciones, partici-

pando activamente en los eventos organizados por el municipio. Así, en las fiestas patronales no es extraño ver a jóvenes de color ataviados con trajes típicos, bailar muñeiras, tocar la gaita o hablar gallego.

El fútbol también une. En los equipos escolares los jugadores son blancos, negros, marrones, amarillos y todos defienden la camiseta del colegio con pasión. Hace escasas semanas, el comienzo del Mundial enfrentó a las selecciones de

España y Cabo Verde, dividiendo el corazón de los burelenses. La mitad iba con España, la otra mitad con Cabo Verde. Por eso, quizás, el empate fue el resultado más equitativo y la localidad, modelo de integración social, tolerancia y multiculturalidad, ganó el encuentro.

Y es que en esta localidad de tan solo 10.082 habitantes, 1.897 (el 18% del total) son extranjeros. Casi la mitad proceden de Cabo Verde. Pero también de Indonesia, Sene-



gal, Portugal, Perú y otros países. Un total de 50 nacionalidades conviven en este pequeño territorio donde no existen torres de Babel, ni colores diferentes y sí respeto por los orígenes, las culturas, las religiones y las tradiciones de distintos lugares del planeta.

El fenómeno de la migración no es nuevo. *"Hace cuatro décadas, la creación de Alcoa ofreció oportunidades de trabajo en tierra a los pescadores españoles y es cuando empezaron a llegar caboverdianos. Hoy conviven con senegaleses, indonesios y peruanos"*, explica la alcaldesa de Burela, Carmela López.

"La mayoría de la población migrante que llega al municipio es masculina. Los caboverdianos y los peruanos suelen traer a la familia; los indonesios, y los senegaleses no", afirma la edil. Es una migración regulada que llega con contratos de trabajo firmados en origen, *"los indonesios suelen venir con barco asignado, los caboverdianos cada vez más porque, como son tantos, unos llaman a los otros. Y los armadores van cogiendo a personas de confian-*

za para que el patrón entable buena relación con ellos".

La tolerancia es innata en el pueblo. *"Cuando era pequeña no veías parejas mixtas, ya que no se aceptaba del todo. Hoy en día es diferente. Los jóvenes no se esconden y se emparejan. Todo está normalizado en las familias, en los institutos, en las calles. Este es el mejor síntoma de in-*

La pesca, principal actividad de la localidad, no se entendería sin los inmigrantes.

tegración. A mí esto me da esperanza real y me hace sentir que lo estamos haciendo bien. Es algo muy interesante. En el municipio tenemos desde hace muchos años una concejalía de inmigración. No es lo habitual y menos que, en un lugar tan pequeño, haya alguien encargado de la documentación, de los agrupamien-

tos, de esa primera acogida. Tenemos programas subvencionados por el Estado y por la Xunta para poder integrarles en la comunidad, que conozcan el idioma. Trabajamos mucho en ello. Quizás, el mayor reto que nos queda es que las distintas nacionalidades se mezclen más entre sí. Todavía cada grupo tiene su espacio. Hay como cierta costumbre de que los locales sean de unos o de otros", comenta la alcaldesa de Burela.

MERLUZA Y BONITO

Si por algo se conoce a la localidad es por la excelencia de los productos del mar que llegan a su lonja: la merluza, con denominación de origen, durante todo el año, y el bonito en las costeras del verano. En Burela comercializan hasta 300 embarcaciones procedentes de todo el litoral cantábrico. *"La pesca es el motor por el que Burela creció. Los mayores dicen que Burela se hizo gracias a las costeras del bonito"*, asegura Carmela López.

Juan Carlos Otero es responsable de flota en la empresa Armadores de Burela, S.A. (ABSA). Lleva décadas



Juan Carlos Otero, de ABSA, es el responsable de reclutar extranjeros para la pesca.

contratando marineros para los 64 barcos asociados. Por sus manos pasan currículums y él cumple los sueños de quienes desean comenzar una nueva vida. *"En 1999 empezamos a notar una falta de tripulantes que obligaba a los barcos a quedarse en tierra"*, dice.

DISTINTAS NACIONALIDADES

La contratación de mano de obra extranjera en el mar ha seguido, según sus explicaciones, varias etapas. *"Empezamos a contratar pescadores de las Rías Bajas y de Portugal que venían a Lugo a trabajar. Después a peruanos, a través de una agencia especializada en extranjería, para pasar al boca a boca y a las recomendaciones de familiares y amigos. En 2005, iniciamos un nuevo proceso y, con el puerto de Celeiro como referente, Burela comenzó a contratar indonesios, alternando ambas nacionalidades hasta ahora que son más los indonesios que vienen. Esto, lo unimos a la colonia de caboverdianos, que ya*

estaban en los años 80 y se dedicaban al mar. Así, podemos decir que el grueso de nuestra flota lo componen caboverdianos, indonesios y peruanos", afirma.

Los extranjeros llegan con experiencia. *"Vienen con el título de marinero pescador, que canjeamos en Pesca, la titulación básica en seguridad y un reconocimiento médico internacional. Nosotros tramitamos el permiso de residencia y trabajo ante Extranjería y cuando*

tenemos la documentación, iniciamos el procedimiento para que embarquen", asegura.

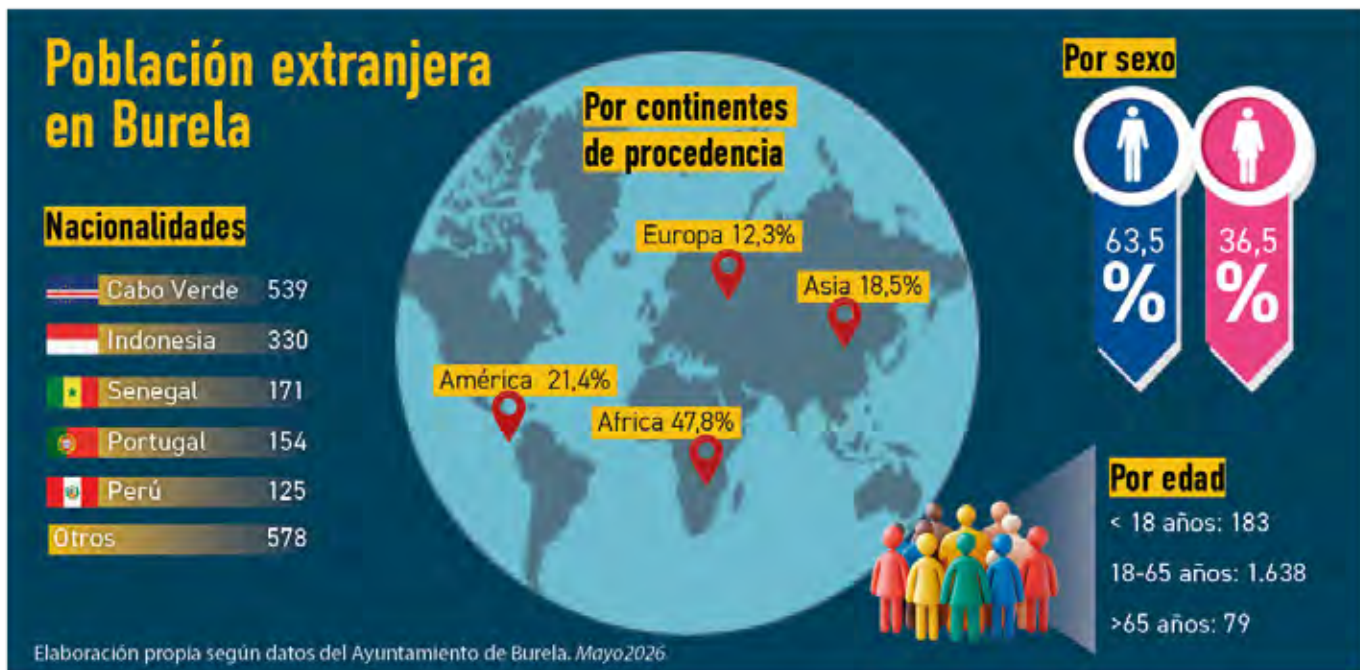
El proceso cuando la documentación está en regla tarda poco. En una semana pueden estar trabajando. En los barcos se juntan pescadores de muchos países diferentes. Son 400 extranjeros los que trabajan en los buques de ABSA. *"Somos modélicos. Nunca hemos tenido problemas"*, dice Juan Carlos Otero. Cada vez hay menos gente dispuesta a trabajar en el mar. *"No por sueldos. Creo que es más por estar lejos de casa. Por eso estamos agradecidos de que vengan extranjeros porque sin ellos, que quede muy claro, no habría flota"*.

Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, afincado en la localidad, coincide en la afirmación. *"Sin la gente de Cabo Verde y sin el resto de extranjeros, Burela no sería lo mismo. No tendríamos mar, ni hostelería porque no hay hostelero ni armador en Burela que no tenga un caboverdiano en su cocina o en su barco"*.

SUEÑOS CUMPLIDOS

Carlos Alberto Da Costa y Famara Ndong son pescadores. Aunque su trayectoria vital es diferente el destino les ha unido en este puerto lucense. El primero, de origen caboverdiano, nació en Galicia hace 46 años. Sus padres llegaron a Burela para trabajar en la fábrica de metalurgia Alcoa por un tiempo para volver después a sus raíces marineras. De pequeño, ayudaba en el barco familiar compaginando estudios y trabajo. Como los libros no eran lo suyo, con 20 años comenzó

En Burela
conviven personas
de hasta 50
nacionalidades
diferentes. El 18%
de la población
es extranjera.



a pescar en las costeras del bonito, en verano, y en buques congeladores en Brasil, Canadá y Senegal. Pero su sueño era no estar mucho tiempo fuera del hogar.

Pese a los consejos de algunos allegados, aprovechó la oportunidad para adquirir una pequeña embarcación. Hoy es patrón. Se queja del alto precio del combustible y de lo mucho que hay que pescar para saldar el préstamo del barco. Cada día duerme en casa. Allí le espera su mujer (blanca y gallega) y su hijo de ocho años, al que lleva a clases de inglés cuando el mal tiempo le impide faenar. Es uno de los muchos "afrogallegos" afincados en Burela: los africanos que nacieron, estudiaron, se casaron y formaron una familia en Galicia. Hace poco contrató a Famara Ndong, senegalés, con quien sale a pescar en busca de salmonetes, brecas, panchos, chicharros y alguna que otra merluza.

La vida de Famara ha sido un continuo deambular por nuestra geo-

"Hay caboverdianos de hasta cuarta generación. Son negros blancos. Lo tenemos tan interiorizado que no distinguimos color"

Carmela López,
Alcaldesa de Burela

grafía. Llegó en patera a Canarias en 2006 muerto de frío y miedo, sin hablar nuestro idioma y sin apenas conocer a nadie. Pagó 800 euros por un trayecto de ocho días en el que viajaba con otras 70 personas en dirección a un futuro mejor.

En Senegal trabajaba de pescador y, aunque le dolió dejar sus raíces, sabía que era la única manera de poder ayudar a los suyos. Pasó

por Málaga y Huelva. Trabajó en los invernaderos de Almería antes de subir al norte para volver al mar y embarcarse en Colimbres, antes, y ahora en Burela. Con su trabajo manda dinero a su familia en África, a donde vuelve cuando puede para que sus hijos Lamine, Fatou y Adama, de 9, 5 y un año y medio respectivamente, conozcan el país donde nació. "Ahora, como somos cinco, iremos menos frecuentemente porque el vuelo es caro", dice.

Por ellos no quiere hacer mareas largas. Prefiere la bajura que le permite estar con su familia cada noche y los fines de semana poder ir a ver jugar al fútbol a Lamine con su equipo escolar, pasear con los pequeños y su mujer en la playa o asistir a la mezquita una vez por semana. Burela es su presente y su futuro. Un futuro con el que sueña: "Me gustaría ser patrón y tener mi propio barco -dice- pero tengo que estudiar". Quizás algún día lo consiga.

An aerial photograph of a large port area filled with various types of cargo ships. In the foreground, a large container ship is docked, its deck covered with colorful shipping containers. Another large ship with a flat deck is nearby. In the background, several other cargo ships of different sizes are visible, some docked and others in the water. The water is dark blue, and the sky is overcast.

España ante la geopolítica marítima actual

La geopolítica marítima ocupa una posición central en el equilibrio económico y estratégico internacional. El comercio global, las cadenas de suministro y buena parte del abastecimiento energético dependen de la estabilidad de unas rutas marítimas cada vez más expuestas a tensiones políticas, amenazas híbridas y conflictos regionales. Lo que hasta hace poco se percibía como una red logística estable y altamente eficiente se enfrenta hoy a la incertidumbre de un entorno imprevisible.



M JAVIER GARAT
PRESIDENTE DEL CLÚSTER MARÍTIMO
ESPAÑOL

España vive esta realidad desde una posición relevante. Nuestra ubicación, entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, unida a la capacidad de nuestro sistema portuario, nos convierte en uno de los principales nodos logísticos del sur de Europa. En concreto, el sector marítimo español sostiene una parte esencial de la actividad económica nacional. Cerca del 77% de las importaciones llegan por vía marítima y más de la mitad de las exportaciones utilizan el mismo canal. La actividad en puertos como Algeciras, Valencia o Barcelona es fundamental, tanto a la hora de articular el comercio exterior español como de conec-

tar los flujos comerciales europeos con África, América y Asia.

La dimensión energética añade aún más importancia a esta dependencia marítima. España importa alrededor del 68% de la energía que consume y una parte significativa de ese suministro viaja por mar. El país dispone de una ventaja competitiva relevante: la diversificación de proveedores y rutas de abastecimiento, reforzada por la existencia de una red de terminales regasificadoras, nos otorga una capacidad de recepción de gas natural licuado superior a la que tienen la mayoría de las economías europeas, lo que se traduce en una menor dependencia de corredores concretos como la que tienen otros países de nuestro entorno.

Sin embargo, encontramos en un mercado global. En este contexto, es evidente que cualquier alteración en los grandes pasos estratégi-

cos termina repercutiendo sobre el precio de la energía, el transporte y la competitividad empresarial.

VULNERABILIDAD GLOBAL

El cierre de rutas marítimas clave tiene impactos en la economía mundial. Esta es la realidad que vivimos desde hace semanas. El estrecho de Ormuz representa el mejor ejemplo de la vulnerabilidad global. Se trata de un corredor por el que transita aproximadamente una quinta parte del petróleo consumido en el mundo y que provoca que cada episodio de tensión en el Golfo Pérsico, active inmediatamente la preocupación de gobiernos, mercados energéticos y operadores logísticos.

La razón es sencilla. El sistema marítimo internacional se apoya en una red muy eficiente de corredores críticos donde apenas existen alternativas viables a corto plazo. El control del tráfico marítimo se

La importancia del estrecho de Ormuz

El estrecho de Ormuz es el paso más importante del mundo desde el punto de vista energético. Conecta el Golfo Pérsico con el Golfo de Omán, con tan solo 39 kilómetros de ancho en su punto más estrecho. Las rutas de navegación para los superpetroleros tienen solo tres kilómetros de ancho en cada dirección, lo que obliga a los buques a atravesar aguas territoriales iraníes y omaníes. Es decir, en la práctica, Irán controla el estrecho.

Por sus aguas transita el equivalente a una quinta parte del petróleo mundial, lo que lo convierte en el principal cuello de botella energético del planeta. Sus dos carriles marítimos unidireccionales facilitan el tránsito de unos 20 millones de barriles de petróleo al día, cerca del 20% del comercio marítimo global de petróleo y alrededor del 20% del comercio mundial de gas natural licuado también fluye por este enclave estratégico.



convierte así en una herramienta de influencia geopolítica de grandes dimensiones y repercusiones.

Los conflictos recientes en el mar Negro, el mar Rojo o el propio Golfo Pérsico muestran la misma dinámica: quien tiene capacidad para alterar la circulación marítima posee una palanca directa sobre la economía mundial. Por ello, el impacto no se limita a los países implicados en la crisis. Afecta inmediatamente a los mercados internacionales, a los costes logísticos y al funcionamiento de las cadenas de suministro.

ADAPTACIÓN

El sector marítimo español observa esta situación con preocupación y pragmatismo. La industria naviera ha demostrado históricamente una enorme capacidad de adaptación frente a crisis internacionales, conflictos armados o interrupciones comerciales. Cuando una ruta se vuelve insegura, el tráfico busca alternativas. Esto explica el aumento de itinerarios alternativos para evitar zonas de riesgo en el mar Rojo, aunque incrementan tiempos de

tránsito, consumo de combustible y costes operativos.

Las consecuencias terminan alcanzando al conjunto de la economía. El encarecimiento del combustible marítimo presiona las tarifas de transporte y reduce la eficiencia logística global. Sectores altamente sensibles al coste energético, como la industria, la pesca o el transporte terrestre, sufren rápidamente ese impacto. España, como economía profundamente conectada al comercio internacional, no queda al margen de esas tensiones.

A esta situación se añade la protección de infraestructuras. El tráfico marítimo mundial depende

de una compleja red de cables submarinos, conducciones energéticas, sistemas de navegación y plataformas tecnológicas cuya vulnerabilidad preocupa cada vez más a gobiernos y organizaciones internacionales. La seguridad marítima ya no se limita a proteger buques comerciales. También implica garantizar el funcionamiento de todas las infraestructuras que sostienen el comercio global.

Por eso, la defensa naval ha recuperado un protagonismo estratégico. La presencia de fuerzas navales en zonas sensibles actúa de elemento disuasorio y garantía de estabilidad para el tráfico marítimo. España participa activamente en distintos dispositivos internacionales de seguridad marítima, consciente de que la protección de las rutas comerciales forma parte de la seguridad económica nacional. El mar vuelve a entenderse como un espacio estratégico prioritario.

EN CONSTANTE EVOLUCIÓN

Los conflictos internacionales no son el único vector de cambio y

El sistema
marítimo
internacional se
apoya en una red
muy eficiente de
corredores críticos



transformación que guían la evolución del sector. El desarrollo tecnológico es uno de los principales protagonistas de los profundos cambios que está experimentando. La inteligencia artificial, el análisis masivo de datos o los sistemas de automatización permiten optimizar rutas, anticipar incidencias y gestionar operaciones con mayor precisión. Los llamados buques inteligentes incrementan la capacidad de adaptación de las navieras en escenarios de incertidumbre creciente. La tecnología no elimina los riesgos geopolíticos, aunque sí mejora la capacidad de respuesta ante situaciones complejas.

Al mismo tiempo, la presión regulatoria vinculada a la descarbonización obliga al sector marítimo a afrontar una transición de enorme magnitud. Nuevos combustibles, sistemas de propulsión alternativos y mayores exigencias medioambientales están redefiniendo la industria naval internacional. España cuenta con oportunidades relevantes en este proceso gracias a su industria marítima, a su red

Una quinta parte del petróleo que se consume en el mundo pasa por el estrecho de Ormuz

portuaria, a su posición geográfica y al potencial de desarrollo de corredores energéticos vinculados a combustibles verdes.

El escenario actual no es sino la constatación de cómo el sector marítimo seguirá siendo uno de los grandes ejes sobre los que girará la economía internacional en los próximos años. La estabilidad de las rutas estratégicas condicionará precios, inversiones y capacidad industrial. Para España, la cuestión marítima ya no puede interpretarse únicamente desde una perspectiva logística o comercial. Se trata de un asunto directamente ligado a la competitividad económica, la autonomía energética y la seguridad nacional.

El mar continúa siendo la principal arteria del comercio mundial. La diferencia es que ahora esa realidad resulta mucho más visible.

Desde la visión del Clúster Marítimo Español, el futuro pasa por reforzar la capacidad estratégica del país dentro del nuevo mapa logístico internacional, considerando prioritario el avanzar en seguridad marítima, digitalización, autonomía energética e innovación industrial para consolidar el papel de España como plataforma logística de referencia entre Europa, África y América.

La combinación de una red portuaria competitiva, una posición geográfica privilegiada y un ecosistema industrial de alto nivel sitúa al país en una posición favorable para afrontar la transformación del comercio marítimo global. El reto estará en mantener la capacidad de adaptación en un entorno cada vez más exigente, donde la resiliencia de las rutas y la estabilidad de las cadenas de suministro serán factores decisivos para la economía internacional. **M**



IV Concurso Fotográfico del ISM

La luz juega un papel esencial en la fotografía y el verano, con sus días largos, las vacaciones y los viajes nos invitan a disfrutar de nuestras cámaras y presumir de fotografías. Ya tenemos las bases y el tema de nuestro IV concurso fotográfico. Las imágenes finalistas nos servirán para elaborar el calendario institucional del ISM de 2027. Anímaros, coged la cámara y participad. Contamos con vosotros.

M ANA DÍAZ

La economía azul impulsa el crecimiento, la innovación y el empleo en los sectores marítimos y costeros. Su objetivo principal es garantizar la rentabilidad y sostenibilidad de estas actividades, protegiendo la salud y la capacidad de regeneración de los océanos. El concepto abarca industrias tradicionales y sectores emer-

gentes, rigiéndose por el principio de sostenibilidad. Así, distinguimos sectores principales como pesca, acuicultura, turismo costero, biotecnología marina, industria naval o transporte marítimo; áreas emergentes como energías renovables marinas, desalinización y robótica aplicada a la exploración oceánica y principios estratégicos que priman la lucha contra la contaminación, frenan la sobreexplotación de recursos y promueven el consumo local de proteínas marinas.

Organismos internacionales como la ONU, el Banco Mundial o la Unión Europea consideran que los océanos son motor fundamental para el desarrollo global. Si se tratara de un país, la economía oceánica sería la séptima economía más grande del mundo. Genera millones de empleos y es vital para el comercio internacional, al mover más del 80% de los bienes mundiales y albergar los cables submarinos que sostienen internet.

UN PAÍS PARA FOTOGRAFIAR

España, por sus características geográficas y su localización, juega un papel esencial en la economía azul siendo líder en muchas actividades vinculadas al mar. Por eso, el calendario del ISM de 2027 se llenará del color de esas localidades y actividades que generan riqueza, cohesión territorial y tradiciones marineras.

Si eres mayor de edad y tienes una cámara o un móvil puedes participar en el IV concurso fotográfico del ISM, cuyo lema es "Localidades vinculadas a la economía azul". Mándanos imágenes del puerto pesquero, náutico o industrial del

lugar donde veraneas o vives, el mercado de abastos o la lonja de tu villa natal, las actividades vinculadas al mar en las que participas, la piscifactoría, el centro de investigación marina puntero de tu ciudad. Las imágenes que nos mandéis serán parte del calendario institucional del ISM de 2027 dedicado a la economía azul.

BASES DEL CONCURSO

El plazo de recepción de imágenes estará abierto hasta el 15 de octubre y el fallo se realizará el 28 del mismo mes. La directora del ISM, Elena Martínez, la adjunta a la dirección, Carmen Parrondo, y el equipo de la Revista Mar seleccionaremos las 14 fotos finalistas entre las que elegiremos una ganadora. Los finalistas recibirán un lote de calendarios y el autor o autora de la foto ganadora recibirá además un diploma, un lote de productos del mar y merchandising del ISM.

Cada participante podrá presentar hasta tres obras, originales e inéditas. Los autores se responsabilizarán de ser los únicos autores, de que no existan derechos a terce-

Hasta el 15 de octubre
recibiremos vuestras
imágenes. Con ellas
elaboraremos el
calendario del ISM
de 2027



ros, y de toda reclamación por derechos de imagen sobre las obras presentadas al concurso.

Las fotografías no podrán ser alteradas electrónicamente ni por cualquier otro medio. Tampoco se aceptarán fotomontajes. Deberán ser a color y en posición horizontal, preferiblemente.

Al enviarnos las imágenes, se autoriza al ISM a publicarlas en el calendario institucional, en la revista MAR, en la web y redes sociales y otras publicaciones sin ánimo de lucro, respetando los derechos de autor.

Las obras hay que enviarlas a: revista.mar.ism@seg-social.es junto a los datos del autor (nombre, apellidos, fecha de nacimiento, dirección, código postal, municipio, provincia, país, teléfono y correo electrónico) y datos de la fotografía (título, lugar y fecha donde ha sido tomada).

Cada vez sois más los que participáis en este concurso, que es un poco de todos. Animaros y mandadnos vuestras imágenes. 

José M^a Gallart

**PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ANDALUZA
DE ASOCIACIONES PESQUERAS (FAAPE)**

“La pesca andaluza tiene futuro, pero necesita seguridad jurídica y sentido común”



Hijo y nieto de pescadores, José M^a Gallart conoce el mar, el sector y su gente. Lleva décadas vinculado a su gestión y al asociacionismo pesquero.

Sabe escuchar y defiende con pasión los intereses de pescadores y armadores. Acaba de ser reelegido presidente de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (FAAPE), organización que lidera desde 2019.

Procede de una familia muy vinculada al mar y a la pesca...

Empecé a venir al muelle siendo niño. Hablamos de los años setenta, y guardo recuerdos magníficos. Había un ambiente humano extraordinario, una forma de vida muy diferente a la actual. Mi padre, hombre de mar, fue un referente fundamental para mí, y él a su vez heredó esa tradición pesquera de mi abuelo. Crecí rodeado de gente trabajadora y muy unida, y eso me marcó profundamente.

¿Llegó a embarcarse?

Sí. Con 17 años pasé un verano embarcado en los dos barcos que tenía mi padre. Fue una experiencia inolvidable porque pude conocer de primera mano la dureza del trabajo en la mar. Me ayudó a entender realmente cómo funciona una embarcación pesquera y a valorar aún más el esfuerzo de quienes viven de esta profesión.

¿Cómo se incorporó a la gestión pesquera?

Tras finalizar mis estudios empecé a trabajar en la Cofradía de Pescadores de Almería, en tareas administrativas. Posteriormente me incorporé a las organizaciones empresariales del sector y desde entonces he desarrollado toda mi trayectoria profesional vinculada a la gestión pesquera.

¿Animaría a los jóvenes a dedicarse profesionalmente a la pesca?

La imagen que muchas veces se proyecta del sector es demasia-

do negativa. Sin embargo, la realidad es distinta. La pesca sigue ofreciendo estabilidad económica a muchas familias. Es cierto que existen dificultades para incorporar perfiles especializados, que faltan patrones, pero en Andalucía sigue existiendo relevo generacional, especialmente en empresas familiares donde la tradición continúa pasando de padres a hijos. En el puerto de Almería, por ejemplo, la mayoría de los armadores tienen menos de 50 años.

¿Cómo describiría el momento actual de la pesca andaluza?

Desde el punto de vista biológico, la situación es positiva. Los esfuerzos realizados por el sector durante las últimas décadas y las medidas de gestión han contribuido a que los recursos pesqueros se encuentren en condiciones satisfactorias.

El principal problema no está en el estado de los caladeros, sino en la inseguridad jurídica derivada de determinadas políticas comunitarias. Aun así, muchas modalidades mantienen niveles razonables de

rentabilidad y cuentan con perspectivas de futuro. En mi opinión, la pesca andaluza tiene futuro, pero necesita seguridad jurídica y sentido común.

¿Cómo vislumbra el futuro del sector?

Hay motivos para el optimismo. Los recursos pesqueros presentan una evolución favorable y el sector ha demostrado una gran capacidad de adaptación. Sin embargo, necesitamos reglas estables que permitan trabajar con normalidad y planificar inversiones a largo plazo.

¿Es Bruselas el principal escollo para la pesca andaluza y española?

Lo es. Muchas decisiones se adoptan sin tener suficientemente en cuenta la realidad del Mediterráneo. Durante años se han aplicado modelos de gestión pensados para otras zonas de Europa que poco tienen que ver con nuestras características biológicas, sociales y económicas.

Además, competimos con flotas de terceros países que no están sometidas a las mismas exigencias, lo que genera una clara desventaja para los pescadores europeos.

¿Cómo están actualmente los caladeros del Mediterráneo y del Golfo de Cádiz?

Los últimos informes científicos reflejan una situación positiva. Muchas especies se encuentran cerca de alcanzar niveles máximos sostenibles y las perspectivas son favorables tanto en el Mediterráneo como en el Golfo de Cádiz.

Los pescadores son los primeros interesados en conservar los recursos porque de ellos depende

**José M^a Gallart
ocupa altos
cargos en FAAPE
y CEPESCA y es
pieza clave en la
representación del
sector pesquero
español**

su futuro. Por eso siempre hemos defendido una gestión basada en criterios científicos rigurosos.

¿Cuáles son las principales preocupaciones de los armadores andaluces?

La primera es el elevado precio del combustible, que representa uno de los principales costes de explotación de cualquier embarcación.

La segunda es la incertidumbre regulatoria. Existe preocupación por posibles cierres de zonas de pesca y por nuevas restricciones que pueden afectar a la actividad sin una base científica suficientemente sólida.

El Plan Plurianual de Gestión del Mediterráneo Occidental reduce los días de actividad de la flota de arrastre. ¿Qué balance hace?

El balance es claramente negativo. En pocos años hemos sufrido una reducción superior al 50 %

“El principal problema no está en el estado de los caladeros, sino en la inseguridad jurídica derivada de determinadas políticas comunitarias”

José M^a Gallart

de los días de pesca disponibles. Una embarcación que hace unos años podía trabajar alrededor de 220 días anuales, hoy apenas dispone de unos 130 por embarcación, lo que supone pérdidas de rentabilidad y una presión insostenible para armadores y tripulaciones. Eso tiene consecuencias directas sobre la rentabilidad de las empresas y sobre el empleo en el sector.

¿Comprenden las instituciones europeas la realidad de la pesca mediterránea?

Creo que no la conocen suficientemente. Siempre les pedimos que visiten más los puertos y hablen directamente con pescadores y armadores. Cuando se conoce la realidad diaria del sector se entienden mejor sus necesida-

des. Muchas veces las decisiones se toman desde una visión excesivamente teórica y alejada del terreno.

¿Dónde falla el diálogo entre el sector y la Comisión Europea?

El problema es que, en demasiadas ocasiones, las posiciones llegan muy definidas y existe poca disposición a modificar planteamientos iniciales.

También creemos que España debería tener una mayor capacidad de influencia en Bruselas. Somos una potencia pesquera europea y, sin embargo, muchas veces no conseguimos trasladar adecuadamente nuestras posiciones.

¿La Política Pesquera Común necesita una reforma profunda?

Más que una reforma, necesita replantearse desde la base. Debe construirse escuchando mucho más al sector, teniendo en cuenta las diferencias existentes entre las distintas pesquerías europeas, y alineada con los principios de buena gobernanza, regionalización y sostenibilidad integral.

El nuevo Reglamento de Control genera preocupación. ¿Cuáles son sus principales objeciones?

Especialmente aquellas medidas relacionadas con la motorización y determinados sistemas de vigilancia que generan nuevas cargas administrativas sin aportar beneficios claros ni para la conservación de los recursos ni para la actividad económica.

El nuevo marco financiero europeo contempla una importante reducción

“La imagen que se ofrece de la pesca es negativa cuando en realidad ofrece estabilidad económica a muchas familias”



de fondos para la pesca. ¿Qué consecuencias tendría?

Sería muy preocupante. Una reducción tan significativa limitaría enormemente las posibilidades de modernización, innovación y adaptación del sector.

Aunque siempre hemos defendido que lo más importante no son las ayudas sino la posibilidad de trabajar con estabilidad, los fondos europeos siguen siendo una herramienta esencial para afrontar determinados desafíos.

¿Sobreviviría la pesca sin ayudas públicas?

Sí, siempre que existiera un marco regulatorio razonable y estable. La pesca no puede depender exclusivamente de las subvenciones. Lo que necesita es seguridad jurídica y condiciones que permitan desarrollar la actividad con normalidad.

¿Es posible exigir una transición energética sin financiación específica?

Actualmente no. Hoy en día no existe una alternativa tecnológica plenamente viable al gasóleo para gran parte de la flota pesquera. Cualquier transición requerirá inversiones muy importantes y apoyo institucional.

¿Compite la flota europea en igualdad de condiciones con las de terceros países?

Ese es uno de los grandes problemas, especialmente en el Mediterráneo. Mientras las flotas comunitarias deben cumplir exigencias muy estrictas, otras flotas que operan sobre los mismos recursos no están sometidas a las mismas obligaciones.



José Mª Gallart lleva años defendiendo los intereses de los pescadores.

¿Qué papel pueden desempeñar la innovación y la investigación científica?

Son fundamentales. El futuro de la pesca pasa por apoyarse en el conocimiento científico, la digitalización y las nuevas tecnologías. Ya estamos incorporando sensores, sistemas de monitorización y herramientas que permiten una gestión más eficiente y sostenible.

Si pudiera trasladar un único mensaje a Bruselas, Madrid y Sevilla, ¿cuál sería?

Que escuchen más al sector y a la comunidad científica. Que basen sus decisiones en la realidad y en el sentido común. Los pescadores son los primeros interesados en conservar los recursos porque su futuro depende de ello.

Cuando dentro de diez años mire atrás, ¿qué le gustaría que se dijera de su etapa al frente de las organizaciones pesqueras?

Me gustaría que se recordara que siempre estuve al lado de los pescadores y armadores, defendiendo una pesca responsable, sostenible y basada en la realidad del sector. Que trabajé con honestidad y con el objetivo de garantizar el futuro de la pesca andaluza y española. 

“Bruselas toma las decisiones desde una visión muchas veces excesivamente teórica y alejada del terreno”

José Mª Gallart

Vamos a contar mentiras

Por el mar corre la liebre y por el monte las sardinas. Pues ahora resulta que la conocida cantinela infantil, es verdad y no mentira, porque liebres y sardinas vienen a ser más o menos lo mismo; al menos a efectos de lo que todos y cada uno de nosotros deberíamos hacer en mares y continentes, para tratar de garantizar la supervivencia de la Humanidad en “nuestro” planeta. ¿Pero tiene sentido, rigor y lógica decir que las liebres y las sardinas son más o menos lo mismo? Podría ser, porque lo que muchas veces vemos y, por tanto, creemos que es verdad, es solo una mera apariencia: la tapadera que oculta lo que de verdad se cuece en la olla.

Todos deberíamos actuar igual en todos los espacios del planeta, oceánicos o continentales: gestionar racionalmente el mar como el monte, la liebre como la sardina, o el elefante como la ballena... hasta conseguir conciliar (¿o reconciliar?) a la Humanidad con su planeta. ¿Qué podría recibir la pesca marina durante y después de esta reconciliación?

La medicina ecosistémica enseña que todos los seres vivos (peces, cefalópodos, crustáceos, moluscos y otros animales, vegetales, hongos, algas y hasta microbios) y, por supuesto, el hombre, somos iguales a efectos de inercia (estado de salud), resiliencia (enfermedad y curación) y resistencia (muerte individual); es decir, ante los riesgos y perturbaciones naturales que a todos nos acechan en todas partes y siempre.

La enfermedad y la muerte son “paradójicamente” las verdaderas claves de los ecosistemas, por muy buena prensa que tenga la escurridiza vida.



Las actuaciones preventivas de la enfermedad y la muerte se agrupan en unos pocos tipos. Para gestionar “liebres y sardinas” o cualesquier otro ser vivo o ecosistema del planeta, solo debemos aprender a hacer tres tipos de “cosas”: conservarlos y disfrutarlos, gestionar sus biomásas racionalmente (pescar bien), y ejecutar sabiamente las debidas intervenciones, obras e instalaciones propias de la Ingeniería de la sostenibilidad en cada caso. El tradicional “producir, conservando y mejorando”. ¿Sería sano reflexionar y debatir sobre los intereses ocultos que se cuecen en la olla de la pesca marina?

¿Sería sano reflexionar sobre los intereses ocultos de la pesca marina?



RENTABILIDAD Y EXTERNALIDADES

Las actuaciones que el hombre sabe y debe hacer, como saber pescar y saber de pesca (dos cosas bien distintas, pese a quien pese), precisan conseguir unos beneficios (sociales, ecológicos y económicos) que garanticen hacerlas sostenibles: darles una plena viabilidad ambiental, y financiarlas y rentabilizarlas debidamente: hacerlas, pagarlas y... ¡Ganar dinero! De nuevo los beneficios son pocos. Los valores de la conservación, los de los disfrutes activos (no todos son recreativos), los de las capturas (como el pescado y otras) y los de las externalidades inducidas. Las externalidades son beneficios que "terceros" demandan y que quieren recibir "sin más"; esos terceros que ni gestionan, ni pescan, ni tampoco se callan, pero quieren "ganar".

En el caso de la pesca marina casi siempre nos referimos a las capturas comerciales (TAC y cuotas); pero mucho menos a las externalidades inducidas por la pesca racional: conservación de las especies y eco-

Hay que pagar lo preciso para poder adecuar el manejo de la pesca marina al óptimo desarrollo sostenible

sistemas marinos, potenciación de los usos recreativos, turismo, hostelería, comercialización, industria conservera... ¿Alguien puede creer que puedan alcanzarse la sostenibilidad y el desarrollo sostenible, la conciliación entre la naturaleza y el hombre, solo a partir y a costa de los más bien magros ingresos netos de lo pescado, mientras que la sociedad expolia y gorronea tenazmente los enormes beneficios ambientales de las múltiples externalidades inducidas por el sano manejo sostenible de la pesca?

Las externalidades inducidas por la pesca marina, que toda la sociedad demanda y recibe, deberían pagarse como "a vaquiña": por lo que realmente valen y como genuinos beneficios de la pesca que son. Mientras tanto, cualquier sostenibilidad, como cualquier desarrollo sostenible, será solo un mero trampantojo. Tal vez andamos dialogando en materia de pesca, no tanto con las presuntas mentiras, sino con los genuinos mentirosos.

¿Cuánto habría que pagar a quienes mediante el sano manejo de la pesca marina, inducen las valiosísimas externalidades que tantos demandan? Cada uno puede pensar lo que quiera pero, desde nuestra perspectiva técnica, la respuesta es clara y sencilla: hay que pagar lo preciso para poder adecuar el manejo de la pesca marina al óptimo desarrollo sostenible (ODS 14). Por tanto, hay que comenzar a hablar de una vez por todas de "justiprecios" y no de subvenciones, ayudas, créditos, desgravaciones... A cada uno lo suyo y "vaquiña polo que vale". 

*José Miguel Montoya Oliver
Dr. Ingeniero de Montes especializado en Desarrollo Sostenible*



Nuevas normas de la OMI



La Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado un nuevo Código internacional de seguridad para los buques marítimos autónomos (Código MASS) que ha entrado en vigor este mes de julio y anuncia avances para la entrada en vigor en 2027 del convenio sobre transporte marítimo de mercancías peligrosas.

M ANA DIAZ

Un nuevo marco internacional regulará a partir del 1 de julio los buques que operen con tripulación reducida o sin tripulación. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado un novedoso Código MASS para facilitar la integración segura de los buques mercantes equipados con inteligencia artificial y operados a distancia en el transporte marítimo internacional. Se establece así un marco que garantizará que los buques autónomos operan con el mismo nivel de seguridad, protección y cuidado del medio ambiente que lo hacen los buques de funcionamiento

convencional. Además, deberán cumplir con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) y otros instrumentos obligatorios de la OMI.

El Código se aplica a los buques de carga y, al ser un instrumento no obligatorio, se ofrece a los Estados Miembros de la Organización la posibilidad de probar su uso antes de que sea de obligado cumplimiento, en virtud del Convenio SOLAS.

Esta medida se consensuó en el 111º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) celebrado en Londres en mayo pasado. Al término del encuentro, el secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez declaró que “este

hito sitúa a la OMI a la vanguardia de la regulación de las tecnologías emergentes, demostrando la capacidad de la organización para anticiparse y dar forma al futuro del transporte marítimo. Supone un gran avance, ya que fomenta la innovación al tiempo que garantiza que la seguridad, la responsabilidad y el factor humano sigan siendo el núcleo de las operaciones marítimas”.

Un buque es autónomo cuando su tecnología está diseñada y verificada para controlar sus operaciones sin intervención humana. Aunque el número de buques totalmente autónomos es aún muy limitado, cada vez son más los que se están probando con éxito a nivel internacional.



Calendario del Código MASS

- **Diciembre de 2026.** El 112º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima (MSC 112) restablecerá el Grupo de trabajo interperíodos MASS para elaborar un marco para la fase de adquisición de experiencia (EBP) del Código MASS no obligatorio.
- **Año 2028.** Elaboración del Código MASS obligatorio, tomando como base el Código no obligatorio y los resultados de la fase de adquisición de experiencia y el examen llevado a cabo por los subcomités pertinentes. Examen de las enmiendas al Convenio SOLAS (capítulo nuevo) para la adopción del Código.
- **1 de Julio de 2030.** Para esta fecha se adoptará el primer Código MASS obligatorio de la OMI, cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de enero de 2032.

El Código MASS establece nuevas prescripciones para el proyecto, la aprobación y el funcionamiento de estos buques, incluso en ámbitos clave como la navegación, la conectividad, las operaciones a distancia, la seguridad contra incendios y las operaciones de búsqueda y salvamento. Hace especial hincapié en la evaluación de riesgos, el proyecto de sistemas robustos, la ciberseguridad y la integración de centros de operaciones a distancia (ROC). Esto pone de relieve la importancia de la supervisión humana, ya que el capitán es el responsable último del buque en todo momento, incluso cuando no se encuentra a bordo.

El nuevo Código complementa los instrumentos de la OMI existentes, siendo la culminación de casi

una década de debates multilaterales de trabajo jurídico y pruebas en el mar para que las nuevas tecnologías y las convencionales convivan de forma segura.

MERCANCÍAS PELIGROSAS

Por otra parte, la OMI ha confirmado avances para que entre en vigor en 2027 el Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización por Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (Convenio HNS2010).

El paso definitivo se produjo tras la firma del protocolo de Bélgica, Alemania, Países Bajos y Suecia en la 113ª sesión del Comité Jurídico de la OMI. Con estas adhesiones, se alcanzan los 12 Estados contratantes exigidos para su entrada en

vigor, cumpliendo también el requisito relativo al tonelaje mínimo de las flotas implicadas.

Falta por verificar que los Estados adheridos hayan recibido al menos 40 millones de carga HNS durante el año de referencia. Según los datos comunicados a la OMI, los cuatro países ratificantes recibieron cerca de 28 millones de toneladas de estas mercancías en 2025, mientras que los ocho Estados que formaban ya parte del acuerdo habían declarado en 2024 más de 22 millones de toneladas.

Se crea así un sistema internacional de responsabilidad e indemnización para hacer frente a los daños derivados del transporte de sustancias peligrosas por mar. 

El nuevo Código MASS garantiza la
seguridad y protección al medio marino
de los buques autónomos

ANAVE reclama protección y descarbonización

La Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), celebrada el 25 de junio en Madrid, coincidió con el Día Internacional del Marino y situó a las tripulaciones en el centro del debate. La presencia de Elena Martínez Carqués, directora del Instituto Social de la Marina (ISM), reforzó esa dimensión laboral y social, junto a Benito Núñez, secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, y Ana Núñez, directora general de la Marina Mercante.

M DIEGO RODRÍGUEZ

Vicente Boluda Fos, presidente de ANAVE, abrió su intervención con un reconocimiento a las tripulaciones. “El transporte marítimo -recordó- suele ser invisible cuando todo funciona: cuando una línea mantiene su frecuencia, una isla recibe suministros o una fábrica cuenta con la materia prima que necesita. Solo cuando esa normalidad se rompe, el buque aparece en primer plano”.

La crisis de Ormuz marcó buena parte del discurso. Desde finales de febrero, una de las rutas energéticas más sensibles sufre restricciones, amenazas, ataques, interferencias de navegación y apresamientos. Para ANAVE, el problema no se reduce a fletes, desvíos o seguros más caros. En primer lugar están las personas embarcadas y sus familias, que viven desde tierra situaciones de incertidumbre y riesgo. “La seguridad de las tripulaciones debe estar por delante de cualquier otra consideración”, señaló Boluda, an-

tes de reclamar acompañamiento institucional, coordinación entre la Administración marítima y la acción diplomática e información actualizada.

Esa misma crisis ha tenido un fuerte impacto económico. Los combustibles marinos, que en muchos servicios rondan la mitad del coste de explotación, han sufrido subidas excepcionales. ANAVE valoró los Reales Decretos-leyes 7/2026, de 20 de marzo y 9/2026, de 14 de abril, que reconocen los servicios marítimos regulares insulares y la carga pura esencial para



Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, y pidió que estas ayudas se mantengan mientras persistan los efectos de la crisis.

INGRESOS ETS PARA EL SECTOR

La segunda gran cuestión fue la descarbonización. Ante la revisión del Régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (EU ETS), Boluda defendió que España llegue al debate con una posición clara: los ingresos del ETS marítimo deben volver al propio transporte marítimo. Según ANAVE, las navieras sujetas a la Administración española entregaron más de cinco millones de derechos de emisión, valorados en unos 380 millones de euros. Las previsiones apuntan a más de 700 millones en 2026 y más de 5.000 millones acumulados hasta 2030, frente a los 250 millones previstos por el Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo para 2026-2030.

Para el sector, esos recursos deben servir para renovar buques, adaptar unidades en servicio, mejorar la eficiencia energética, desplegar OPS, apoyar combustibles renovables y abaratar alternativas bajas en emisiones. ANAVE también pide ampliar las exenciones para islas y regiones ultraperiféricas, evitar que el ETS empuje carga del mar a la carretera y preparar la convergencia con un futuro marco global de la Organización Marítima Internacional. "El transporte marítimo necesita reglas globales", resumió Boluda.

Benito Núñez, secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, coincidió en la conveniencia de avanzar hacia soluciones interna-



Vicente Boluda, presidente de ANAVE, en la asamblea general de la Asociación.

La protección de las tripulaciones y los ingresos del ETS marítimo deben traducirse en apoyos a la flota y al pabellón español

cionales y en que el esfuerzo económico del sector retorne al propio transporte marítimo. También anunció la consulta pública para crear el Comité Asesor Marítimo (COMMAR), órgano de gobernanza de la Estrategia Marítima de España 2025-2050.

ANAVE valora esa Estrategia como una oportunidad, siempre que pase del diagnóstico a medidas concretas, con calendario,

presupuesto y seguimiento. Entre las prioridades situó la competitividad de la marina mercante española y la situación del Registro Especial de Canarias. A 1 de enero de 2026, la flota controlada por navieras españolas sumaba 202 buques y 4,8 millones de GT, pero el tonelaje bajo pabellón nacional cayó por debajo de los dos millones de GT por primera vez en más de dos décadas.

La formación cerró el capítulo de demandas. En la última convocatoria de ayudas al embarque participaron 107 buques, se realizaron 677 embarques y se superaron los 90.000 días de formación a bordo, aunque la ayuda efectiva quedó en unos 315 euros por alumno y mes. Para Boluda, proteger a los marinos exige seguridad, formación y respeto profesional. Y, para las empresas que hacen posible ese servicio, reglas estables, apoyo suficiente y una Administración ágil. [M](#)



para transformar el Servicio Público

La inteligencia artificial (IA) no es una opción para la Seguridad Social. Es la única forma de seguir prestando un servicio público de calidad, en un contexto de demanda creciente y recursos limitados. La Seguridad Social gestiona cada vez más servicios, datos e interacciones con la ciudadanía. También las expectativas son mayores. Ante este escenario, mejorar no basta. Es necesario cambiar la forma en la que funciona el servicio público.

M GERENCIA DE INFORMÁTICA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La Seguridad Social ha decidido abordar este reto incorporando la inteligencia artificial al funcionamiento de la organización a través de ImpulSSIA: el plan que integra esta tecnología para mejorar el servicio público, sin perder la confianza de los ciudadanos. No se trata de hacer pruebas

aisladas, ni de incorporar herramientas puntuales sino de pasar de proyectos sueltos a una forma estable de operar.

ImpulSSIA aborda esta transformación desde una perspectiva amplia: gobernanza, ética, tecnología y capacitación. No solo desarrolla soluciones, sino que asegura que su uso sea responsable, comprensible y supervisado.

La inteligencia artificial transforma la Seguridad Social en dos pla-

nos distintos pero complementarios. Por un lado, el servicio que se presta. Por otro, la forma en la que ese servicio se construye. Y es, al analizarlos conjuntamente, cuando de verdad entendemos el alcance del cambio.

HACER FÁCIL LO COMPLEJO

La inteligencia artificial empieza a tener impactos concretos en la gestión de prestaciones. Podemos utilizarla para leer automáticamente

documentos, extraer datos relevantes o clasificar la documentación de los expedientes. Esto reduce tiempos, evita errores y permite a los tramitadores centrarse en tareas de mayor valor. No solo es eficiencia sino enfocar el valor del trabajo público.

También está cambiando la forma de trabajar de los empleados públicos. Los llamados “copilotos” permiten consultar normativa compleja en segundos o apoyar la interpretación de cambios legislativos. En un entorno donde la normativa evoluciona continuamente, esto supone una clara mejora. Además, está evolucionando la atención. La Seguridad Social ha desplegado una nueva infraestructura omnicanal, integrando distintos canales, que permite ofrecer un servicio más personalizado. Sobre esta base, la IA permite no solo atender mejor, sino evitar parte de esa necesidad de atención, facilitando el acceso a la información y simplificando la relación de los ciudadanos con la Administración.

Pero la inteligencia artificial no solo actúa en la atención o en la tramitación. También cambia el diseño y la evolución del sistema. La Seguridad Social trabaja en un entorno tecnológico complejo, con múltiples aplicaciones desarrolladas en función de los cambios normativos. En este contexto, la IA se está incorporando progresivamente al ciclo de vida del desarrollo, desde la programación, el mantenimiento o la modernización de aplicaciones. Esto permitirá acelerar cambios, reducir errores y hacer más sostenible el sistema.

La IA no representa una mejora incremental sino un cambio de modelo en la Seguridad Social

Hay ámbitos donde el cambio se ve claramente como en el Instituto Social de la Marina. Los trabajadores del mar tienen una realidad particular: largas estancias embarcados, acceso limitado a oficinas y necesidad de información clara en cualquier momento.

En este contexto, la IA facilita el acceso a la información, mejora la comunicación -incluso en distintos idiomas- y agiliza procesos administrativos. Para el personal supone reducir tareas repetitivas y mejorar la calidad del trabajo. Para los usuarios, se agilizan los trámites, al simplificarse su relación con la Administración.

DEL MODELO REACTIVO AL PARTICIPATIVO

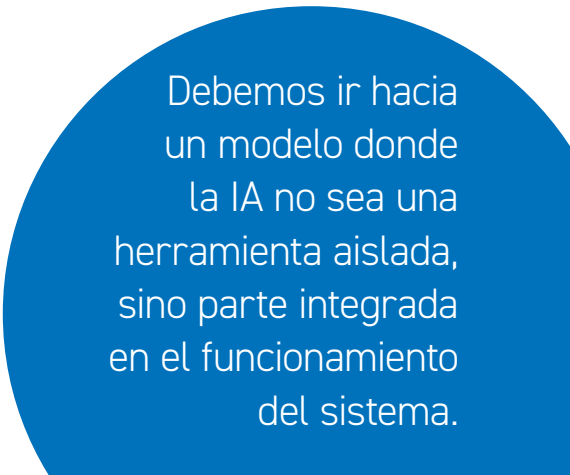
Al observar el conjunto en su totalidad, vemos un cambio más profundo. Tradicionalmente, el modelo es sencillo: el ciudadano solicita y la Administración responde. Pero la IA va más allá anticipando necesidades y actuando antes de que el ciudadano tenga que iniciar el trámite.

Por eso, el impacto no solo está en la eficiencia. El cambio real es otro. El servicio dejará de percibirse como un trámite para integrarse

de forma natural en la vida de las personas. En este contexto, la mejor Administración no será la más rápida, sino la que funcione de forma más sencilla y útil.

El cambio de modelo no se aborda sin control. ImpulSSIA establece un marco claro basado en la supervisión humana, la transparencia, la protección de datos y la responsabilidad en las decisiones. La IA no sustituye a las personas. Actúa como apoyo pero el criterio sigue siendo humano. Además, se abordan los riesgos asociados a las tecnologías: sesgos, explicabilidad o dependencia tecnológica... La clave no es avanzar rápido, sino avanzar bien.

La inteligencia artificial no sustituye a las personas, mejora el funcionamiento de una organización que gestiona millones de decisiones cada día. Su valor no está en hacer las cosas más rápido, sino en hacerlas mejor, con más información y coherencia. Ese es el enfoque con el que la Seguridad Social está incorporando la IA de forma estructurada, responsable y al servicio del sistema. No como una tecnología puntual, sino como una capacidad que permitirá seguir garantizando un servicio público sólido, fiable y preparado para un entorno cada vez más exigente. 



Debemos ir hacia
un modelo donde
la IA no sea una
herramienta aislada,
sino parte integrada
en el funcionamiento
del sistema.

COBERTURA SANITARIA EN TUS DESPLAZAMIENTOS POR EUROPA

Tarjeta Sanitaria Europea

en el Régimen Especial del Mar

Si trabajas en el mar y tienes previsto desplazarte por trabajo, formación o vacaciones, la Tarjeta Sanitaria Europea (TSE) es una "compañera" de viaje que no debe faltar en tu equipaje.

M SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD SOCIAL, ISM

¿QUÉ ES LA TARJETA SANITARIA EUROPEA?

La TSE es un documento personal e intransferible que te permite recibir atención sanitaria durante estancias temporales en países del Espacio Económico Europeo, Suiza y Reino Unido.

Si estás incluido en el Régimen Especial del Mar (REM), el Instituto Social de la Marina (ISM) pone este servicio a tu disposición, siempre que cumplas los requisitos establecidos.

¿QUÉ COBERTURA OFRECE LA TARJETA SANITARIA EUROPEA?

Con la TSE puedes recibir asistencia sanitaria en las mismas condiciones que las personas del país al

que viajes, lo que en algunos casos implica asumir una parte del coste, que no es reintegrable.

ASPECTOS CLAVE QUE DEBES TENER EN CUENTA

- La tarjeta tiene fecha de caducidad. Revisala antes de viajar.
- Solo es válida si sigues cumpliendo las condiciones que te dieron derecho a tenerla.
- No sirve para viajar con el objetivo de recibir tratamiento médico.

En este último caso, necesitas autorización previa del Servicio Público de Salud y tramitar el formulario S2 a través del ISM.

SOLICITUD Y VÍAS DE ACCESO

Puedes pedir o renovar la TSE por varias vías:

- En la Sede Electrónica de la Se-



Si viajas por el Espacio Económico Europeo, Suiza o Reino Unido, no olvides la TSE.



guridad Social o en “Tu Seguridad Social”.

- Desde la app ISM en tu bolsillo.
 - Presencialmente en una Dirección Local o Provincial del ISM.
- Recibirás la TSE en tu domicilio en unos 10 días aproximadamente

CERTIFICADO PROVISIONAL SUSTITUTORIO (CPS)

Si no puedes esperar, tienes la opción de solicitar el Certificado Provisional Sustitutorio (CPS). Es un documento personal e intransferible que te da derecho a la misma cobertura que la TSE. Es válido has-

ta un máximo de 90 días y puedes descargarlo al instante.

SOLICITUD OBLIGATORIA PRESENCIALMENTE EN EL ISM

Si te encuentras en alguna de estas situaciones no podrás hacer el trámite online y tendrás que ir presencialmente a las oficinas del ISM:

- Si eres perceptor de una prestación por desempleo del ISM o ya has agotado dicha prestación.
- Si eres beneficiario no comunitario con NIE.
- Si necesitas aportar documentación adicional para ex-

Datos relevantes:

Emisión de la TSE y CPS en 2025

En 2025 se emitieron 19.008 TSE y 3.582 CPS lo que suponen una cifra de documentos total de 22.590 en el Régimen Especial del Mar.

La mayoría se solicitaron por medios digitales, lo que demuestra que cada vez resulta más fácil hacer este trámite sin desplazarte.

✓ 17.845 tarjetas fueron solicitadas a través de canales digitales (web y aplicación móvil).

✓ 4.745 tarjetas se emitieron de forma presencial.

Las 19.008 TSE emitidas en el año 2025 por tipo de asegurado:

✓ 13.665 personas en situación activa.

✓ 5.343 pensionistas.

Respecto a los 3.582 CPS por tipo de asegurado:

✓ 2.433 personas en situación activa.

✓ 1.149 pensionistas.

portar el derecho a la asistencia sanitaria.

RECOMENDACIÓN FINAL

Antes de viajar, haz una comprobación rápida: ¿Tu TSE está en vigor durante todo el viaje?

Si no es así, renuévala o descarga un CPS. Es un paso sencillo que puede evitarte problemas si necesitas atención sanitaria fuera de España. [M](#)

PLAN DE VACACIONES

Senderismo junto al mar

A estas alturas del año quien más o quien menos ya sabe qué va a hacer en sus vacaciones. Para quienes aún no lo han decidido o necesitan alguna sugerencia, desde la revista MAR proponemos algunas rutas que pueden hacerse caminando junto al mar o cerca de la costa. Son caminos que unen pueblos o atraviesan montañas hacia el horizonte azul. Coged la mochila y poneros las botas porque andar junto al mar relaja y repara la mente.



España es uno de los destinos turísticos con más visitantes del mundo. El buen tiempo, la gastronomía, la hospitalidad de nuestros pueblos y gentes o la calidad y servicios de nuestras playas son características reconocidas por muchos turistas. El verano es una de las mejores épocas del año para descubrirlos y disfrutarlos. Tenemos más tiempo libre para estar con la familia y los amigos y para disfrutar de la naturaleza haciendo deporte.

Según los expertos, andar cerca del mar o en la orilla de la playa tiene innumerables beneficios para la salud. La neurocientífica Rachel Taylor asegura que el aire del mar mejora el funcionamiento del cerebro, ayudándonos a producir los químicos necesarios para mantenernos sanos y en equilibrio. “Cuando las personas respiran el aire del mar, los iones que contienen ayudan a aumentar la funcionalidad eléctrica del cerebro en un 47 por ciento, además de crear nuevas vías neuronales que nos permiten pensar con mayor claridad”, dice. Por otra parte, mirar el océano cambia la frecuencia de nuestras ondas cerebrales colocán-

donos en un estado de meditación leve; de ahí que, estar cerca del mar nos de paz.

El simple olor de la brisa marina nos ayuda a entrar en un estado de calma. Respirar el aire procedente del mar aumenta nuestra capacidad de absorber oxígeno y los niveles de serotonina: la hormona clave para estabilizar el estado de ánimo y los sentimientos de bienestar y felicidad. Por eso, una inhalación profunda caminando en la playa o cerca del mar nos hace sentirnos bien prácticamente al instante.

Pero la brisa marina no es el único aspecto estimulante de los paseos junto al mar. Si lo hacemos en compañía de amigos y familiares se promueve además la liberación de oxitocina (la hormona de los vínculos sociales, la confianza y el amor).

Con este preámbulo, no tenemos excusas para ser perezosos y

sí razones suficientes y poderosas para animarnos a coger los palos de marcha, calzarnos las botas de montaña, equipar nuestra mochila con agua y snacks, ponernos protección solar y una gorra en la cabeza y echarnos a andar. En estas rutas que os proponemos no podemos olvidar el bañador ni la toalla porque, después de unos kilómetros de marcha, darse un chapuzón en el mar es de lo más estimulante.

ESPIRITUALIDAD Y FAROS

Las temperaturas suaves del norte y las costas atlántica y cantábrica nos pueden llevar a conocer dos rutas ricas de experiencias. El camino norte que nos lleva a Santiago de Compostela en peregrinación y la ruta de los faros.

El Camino de Santiago es una histórica ruta de peregrinación que termina en la catedral de Santiago de Compostela para venerar los restos del apóstol. Cada año atrae a miles de viajeros de todo el mundo que hacen esta ruta a pie o en bicicleta. Se dice que “todos los caminos llevan a Roma” y, en este caso, a Santiago de Compostela se puede llegar siguiendo la flecha amarilla del camino por varias rutas. El denominado Camino del Norte es una vía de 800 kilómetros

Podemos
peregrinar a
Santiago siguiendo
el camino norte
que recorre la
costa cantábrica

que se inicia en Irún y recorre la costa cantábrica en 32 etapas. Quizás es más exigente que otras rutas que llegan al mismo destino; de ahí que haya sido menos frecuentado que otras alternativas, pero este Camino destaca sin duda por la belleza del paisaje por el que discurre, no siempre cerca del mar, aunque siguiendo prácticamente toda la línea de la costa vasca, cántabra y asturiana para adentrarse ya en Ribadeo por el interior de Galicia.

El Camino del Norte se está haciendo cada vez más popular sobre todo entre los peregrinos que quieren huir de la masificación del Camino Francés, hacer una caminata más comprometida y espiritual o buscar paisajes más espectaculares. Cada año, el número de caminantes que siguen esta ruta va en aumento. A diferencia del Camino Francés, en este son más los peregrinos extranjeros que lo siguen, excepto en agosto, que se equilibra y se asemeja al que parte de Roncesvalles.

Según la neurociencia la exposición al aire del mar tiene excelentes beneficios para la salud

A lo largo del camino se pasa por villas marineras como Pasajes de San Juan, Castro Urdiales o Ribadesella; poblaciones turísticas como Zarautz, Santillana del Mar o Llanes y capitales como Donostia/ San Sebastián, Bilbao o Santander. También se pueden admirar monumentos en el tramo gallego como el monasterio de San Salvador, en Lourenzá; la catedral de Santa María en Mondoñedo o el monasterio de Santa María de Sobrado dos Monxes.

El Camiño dos Faros es otra ruta interesante que podemos realizar

siguiendo la luz de las balizas marinas. Se trata de una ruta a pie de 200 kilómetros que une las localidades de Malpica a Finisterre por el borde del mar. Se trata de un camino que atraviesa las localidades más emblemáticas de la Costa da Morte, un trayecto espectacular con el mar más bravío de nuestro litoral de fondo.

Al amparo del Camino se creó una asociación que promociona esta senda de ocho etapas que recorre, entre otras, localidades como Ponteceso, Laxe o Camariñas con el protagonismo eterno del mar, los faros, las dunas y las playas de esta parte del litoral gallego.

Sin salir de Galicia también podemos visitar el Parque Nacional de las Islas Atlánticas y recorrer las Cíes. Al tratarse de un espacio natural protegido, las plazas están limitadas a un aforo máximo diario, especialmente en verano, siendo obligatorio obtener una autorización de la Xunta de Galicia antes de comprar el billete del barco que nos lleva a ellas desde Vigo, Baiona, Sanxenxo o Portonovo.

Desde el embarcadero parten cuatro itinerarios principales (ruta del faro de Cíes, ruta del faro da Porta, ruta del Alto do Príncipe y ruta del Faro do Peito). Todos los senderos presentan continuos desniveles y permiten recorrer las islas sin penetrar en las zonas de reserva de los acantilados y furnas que van desde punta do Cabalo, al norte, a punta do Canabal, al sur, disfrutando de la naturaleza, la inmensidad del océano Atlántico y, si somos capaces, adentrarnos en las frías aguas de la playa de Ro-



Caminar
cerca del mar
tiene grandes
beneficios para
la salud.

das, reconocida como una de las mejores del mundo.

LITORAL MEDITERRÁNEO

El Mediterráneo también ofrece buenas oportunidades para disfrutarlo caminando. En la Costa Brava, entre calas y bosques de pinos, encontramos el Camino de Ronda, una red de antiguos senderos costeros utilizados históricamente por pescadores, contrabandistas y Guardia Civil. Son 200 kilómetros que van desde Blanes a Portbou conectando acantilados y localidades como Sant Feliú de Guixols, Begur o Tossa de Mar, entre otras. La dificultad de este GR-92 varía enormemente. Algunos tramos son paseos llanos y pavimentados mientras que otros exigen una buena condición física. Lo mejor es que gran parte de las etapas están comunicadas entre sí por líneas de autobuses. Así, se puede hacer la ida andando y la vuelta en transporte.

Bajando hacia la Comunidad Valenciana, nos detenemos en la localidad de Calpe, en Alicante, para contemplar el mar desde la cima del Peñón de Ifach. Se trata de una caminata balizada como roja, de unos 4,6 kilómetros ida y vuelta, con dos tramos bien definidos. El primero es apto para casi todo el mundo. A partir del túnel excavado en la roca, entraña cierta dificultad al tener que trepar usando cuerdas y cadenas instaladas en la piedra. El acceso al parque natural está limitado a 300 personas por lo que hay que solicitar permiso en el portal de Reservas de Parques Naturales de la Generalitat Valenciana.



La playa de Rodas, en las islas Cies, es una de las más bonitas del mundo.

Y aún más al sur podemos caminar por el Parque Natural del cabo de Gata y llegar al poblado hippie de la cala de San José. A pesar de las altas temperaturas hay muchos excursionistas que se atreven a hacerlo en verano recorriendo los cuatro kilómetros que lo separan de la localidad de Las Negras, desde donde

Si recorremos
Menorca por el
Camí de Cavals
descubriremos
calas aisladas de
aguas cristalinas

también salen embarcaciones que te llevan a la cala sin pasar tanto calor. Si os animáis a andar no olvidéis buena hidratación y protección.

Las islas también ofrecen buenas opciones para el senderismo. La Sierra de Tramontana, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, es el paraíso del senderismo en Mallorca. Ofrece desde tranquilos paseos entre olivos hasta

cumbres de más de 1.000 metros con vistas al Mediterráneo. La ruta de Pedra en Sec (GR-221) es el sendero estrella de la isla. Cruza toda la sierra a lo largo de más de 120 km y está dividida en ocho etapas y pasa por pueblos con encanto como Valldemossa, Deià o Sóller. Pero si preferís conocer Menorca os sugerimos el Camí de Cavalls (GR-223), con sus típicas puertas de madera, una ruta histórica y sendero de Gran Recorrido de 185 kilómetros que circunvala la isla. Dividido en 20 etapas atraviesa barrancos, bosques, calas vírgenes y acantilados. El tramo norte es salvaje con paisajes escarpados, fuertes vientos y playas de arena rojiza como Cavaillería o Binimel·là; mientras que el sur te lleva a través de bosques mediterráneos a playas paradisíacas de aguas cristalinas y arena blanca como cala Turqueta, Macarella o Trebaluger. [M](#)



MÁS DE 25 AÑOS PROTEGIENDO AL MEDIO MARINO

Fundación CRAM al rescate



La Fundación para la Conservación y Recuperación de Animales Marinos (CRAM), desde los espacios naturales del Delta del Prat de Llobregat, se dedica al rescate y tratamiento de especies y aves marinas protegidas, así como a la investigación y la educación ambiental. ¡Acompáñanos en esta misión de rescate!

M PATRICIA ROMERO ALONSO

FOTOS: CRAM

CRAM es una fundación privada sin ánimo de lucro con más de 25 años a sus espaldas dedicados a la protección del medio marino y las especies que lo habitan a través de tres líneas de actuación: la clínica y el rescate; la investigación y conservación y la sensibilización social.

Su creación se remonta a principios de los años 90 del siglo pasado. Cuando, durante una epidemia vírica de "morbillivirus" que afectó a centenares de delfines listados, uno encalló en la playa de Cataluña. Allí estaba un veterinario que asistió al animal. La experiencia le marcó



El cuidado veterinario está en el origen de la Fundación CRAM.

tanto que se ofreció como voluntario, junto a un grupo de personas que también estuvieron presentes, para asistir a cualquier animal marino que encallase a cualquier hora, los 365 días del año. Esta labor fue premiada por el ayuntamiento de Premiá de Mar que les ofreció un local como base de operaciones en 1994. Dos años más tarde se registró la Fundación CRAM.

Su origen, y lo novedoso, está en la atención veterinaria y personalizada a cualquier animal marino protegido que requiera asistencia. Posteriormente se fueron crean-

do nuevas líneas de investigación y conservación y la necesidad de divulgar todo el trabajo realizado para concienciar a la ciudadanía del cuidado y respeto al medio marino y también hacerles partícipes con sus acciones tanto de la protección como de la ciencia ciudadana.

Más de 30 años después, CRAM dispone de un centro de recuperación de la fauna marina puntero y un equipo técnico y humano preparado especialmente para la asistencia urgente de especies amenazadas. Cuentan con un equipo dedicado a la investigación, la recuperación y la consiguiente protección de los ecosistemas marinos. También disponen de aulas donde imparten formación tanto a profesionales como a centros educativos. Además, posee el Vell Marí, uno de los pocos veleros científicos dedicados a la exploración del medio marino.

Montse Pal dirige el departamento de Comunicación de la Funda-

Los objetivos de la Fundación son el cuidado animal, la investigación y la concienciación



La Fundación CRAM cuenta en la actualidad con un centro puntero de recuperación de especies marinas.

ción CRAM y nos explica que *"la visión global y unificada de estas tres áreas es lo que nos hace únicos. Lo que hacen los veterinarios fomenta estudios, líneas de conservación, o sistemas para, por ejemplo, reducir la pesca accidental y llegar a la ciudadanía, porque si no bajas a tierra es difícil sensibilizar"*, explica.

La Fundación CRAM la componen un equipo de 20 personas entre veterinarios, técnicos, oceanógrafos, biólogos, informáticos, ingenieros y administrativos. Pero su mayor valor está en los más de 2.000 voluntarios que colaboran en el área de clínica y rescate en tareas de control de temperatura, preparación de dietas, alimentación a la fauna hospitalizada, limpieza de tanques, ayuda en las curas... *"Para ser voluntario del CRAM no hay requisitos. Nosotros les formamos. Solo necesitamos que sean mayores de edad y un compromiso de asistencia inicial de, al menos, un día a la semana"*, explican desde la Fundación.

"Contamos con gente muy comprometida -afirma Montse Pal- el

pasado 24 de diciembre un delfín mular quedó encallado en una bahía de poca profundidad en el Delta del Ebro y el equipo operativo se desplazó y consiguió trasladarlo a mar abierto. Una historia bonita en un día tan señalado. Tenemos horarios de guardia porque funcionamos igual que un hospital humano".

MEDIOS MATERIALES

La Fundación CRAM se compone de tres edificios que corresponden a cada una de las líneas de trabajo: un centro de recuperación; un edificio educativo y el edificio de investigación, con laboratorio y sala de estudios *"post-mortem"*. El cora-

zón de la Fundación es el hospital, con quirófano, equipo de rayos x, sala de curas y UCI. También disponen de zonas de recuperación con diferentes tanques donde se ponen a los animales antes de su liberación al mar.

Dentro de su avanzada equipación, cuentan con una cámara hiperbárica. Investigaciones del Oceanográfico de València desvelaron en 2016 que las tortugas enganchadas en las redes de los barcos arrastreros, al subir rápidamente a la superficie, sufren estrés y desajustes en su válvula respiratoria que contribuyen al paso de nitrógeno al torrente sanguíneo; de ahí que necesiten estar un tiempo en una cámara de descompresión. La mitad de las tortugas que ingresan sufren este síndrome descompresivo.

Tras una valoración inicial comienza el proceso de recuperación. La cámara hiperbárica reduce el tiempo de hospitalización y la farmacología, ya que la recuperación es muy dolorosa.

20 especialistas
y un equipo de
más de 2.000
voluntarios cuidan
el entorno marino



Se intenta recuperar a las especies para, tras los cuidados necesarios, volver a reintroducirlas en el mar.

Disponen de una ambulancia especializada para asistir a cetáceos y elasmobranquios. Estas especies sufren gran estrés en los traslados, hasta el punto de que pelagra su supervivencia. Por eso el vehículo lleva todo lo necesario para su asistencia en el mar.

Las asistencias a delfines y tiburones son complicadas porque, cuando llegan a la costa, su recuperación es muy difícil por el *"síndrome de encallamiento"*.

Por lo general, son individuos que llevan semanas, incluso meses, sin protección de grupo. Lo habitual es que, cuando están enfermos, se separen de la manada y cuando encallan suele ser porque se acercan demasiado a la costa persiguiendo alimento y quedan atrapados en la arena. Suelen estar famélicos y es difícil lograr una recuperación.

CONCIENCIA CIUDADANA

La Fundación CRAM también dispone de una gran cantidad de programas educativos que inclu-

La mayoría de las tortugas rescatadas sufren síndrome descompresivo

yen actividades con animales e inmersión en el ecosistema porque *"poder explicar las historias con nombre propio, determinar un problema concreto y una solución, genera empatía"*.

Algunas de las tortugas rescatadas y reintroducidas disponen de monitorización. Un dispositivo de seguimiento satelital instalado en el caparazón contribuye a generar conocimiento de campo científico al conocer las zonas de alimentación o reproducción de los ejemplares liberados.

La Tortuga Luna ingresó en 1996 porque había perdido una aleta y se consideraba que *"no era reintro-*

ducible" al haber perdido sus habilidades naturales de supervivencia. Requirió tiempo y recursos. Pasados diez años desde su ingreso inicial se supo que, en otros centros del mundo, se había conseguido reintroducir animales con este tipo de discapacidad.

Tras un programa de enriquecimiento se la reintrodujo en el mar al comprobarse que era capaz de sobrevivir en libertad. Un año después el dispositivo satelital la situaba en aguas de Florida.

La Tortuga Damm fue encontrada varada en L'Amposta por un ciudadano que paseaba por la playa. Los veterinarios de CRAM observaron que tenía una grave infección en un ojo, que finalmente perdió. No obstante, después de curarla y recuperarla consiguieron reintroducirla.

Por el contrario, las tortugas 4x4 y Massa Gran, cuando fueron rescatadas llevaban tanto tiempo en cautiverio y su estado eran tan precario que tuvieron que quedarse en el centro. Son las más vete-



Reintroducir en el mar a las tortugas recuperadas es un momento muy emotivo.

ranas de CRAM y seguirán siendo cuidadas por los especialistas, ya que los daños que sufren son incompatibles con su supervivencia en libertad en el mar.

"Las tortugas son animales muy resilientes -explica Montse Pal- los humanos les hacemos la vida muy complicada con tantas amenazas, pero no pierden su capacidad de supervivencia y son ejemplo por sus ganas de vivir".

REGRESO A CASA

Cada año, el CRAM organiza fiestas en la playa llamadas "Retorna a casa" en las que se liberan a todas las tortugas que están ya preparadas para vivir en libertad. A este acto se invita a los ciudadanos y a los pescadores que han contribuido a salvar a los animales que se reintroducen.

Las tortugas suelen permanecer ingresadas una media de 40 días. La Tortuga Pepita es la que más tiempo lleva hospitalizada, desde septiembre de 2025. Tiene una gran fractura en su caparazón, de-

bida a una posible colisión con la hélice de un barco.

INVESTIGACIÓN

Desde su origen, la Fundación CRAM ha colaborado con el Instituto Español de Oceanografía (IEO). Actualmente han ampliado su participación en proyectos de la Fundación Pleamar, no solo con tortugas sino con fauna marina protegida en todo el litoral catalán, dirigidos a crear protocolos para todas las artes de pesca de la zona.

"Estamos ampliando algunos proyectos a todo el litoral catalán ya que no se trabaja igual en una zona que en otra, necesitamos saber cómo es la interacción entre animales marinos protegidos y los pescadores

locales. Después se les entrega material para ayudar al manejo de estas situaciones".

CIENCIA EN EL MAR

También cuentan con el Velero Vell Marí, un barco enfocado a realizar campañas de estudios pero que, cuando no está vinculado a una investigación concreta, se destina a actividades educativas para que ciudadanos y escolares conozcan cómo es un barco científico.

La Fundación CRAM se financia con fuentes privadas, también a través de su programa educativo, empresas que colaboran y aportaciones recurrentes de ciudadanos. Con las administraciones tienen contratos por los servicios de rescate, asistencia y formación técnica que realizan y también a través de los proyectos vinculados con la Fundación Biodiversidad.

Dentro de sus proyectos de I+D+i destaca la creación de una incubadora de huevos de tortuga y la creación de un protocolo de incubación artificial que permite la supervivencia de gran parte de los nidos localizados *"¡que suelen ser muchos!; más de una decena por temporada".*

Las crías suelen quedarse un año en la Fundación y luego son liberadas con una fiesta ciudadana. Además, cuentan con una instalación exclusiva para el cuidado de los recién nacidos.

PESCADORES A FAVOR

"Contar con la colaboración de los pescadores es muy importante", afirmaba Montse Pal. El Proyecto "Pescadores a favor del mar" fue creado ante la necesidad de actualizar el

La vuelta al mar
de tortugas se
vive como una
gran fiesta



protocolo de actuación ante una interacción con un animal marino protegido.

Antes, si el animal no tenía heridas, se reintroducía directamente en el mar. Sin embargo, hay patologías que no son visibles con lo cual ahora los pescadores activan el protocolo de rescate y los veterinarios del CRAM intervienen desplazándose al puerto al que llega el pesquero. Previamente ofrecen indicaciones de cómo atender a la tortuga, principalmente dejándola a la sombra, con el plastrón hacia abajo y una toalla mojada sobre el caparazón.

La mayoría de los avisos llegan de los pescadores, ya que una de las mayores causas de accidentes son la interacción con los barcos o artes de pesca. Una forma de agradecer esta colaboración a los pescadores es que se les permite poner el nombre a las tortugas que rescatan e intervenir en el proceso de la reintroducción.

Este acto suele ser toda una fiesta porque a menudo participa el pescador junto a su familia y muchos voluntarios.

“Desde CRAM hacemos campañas periódicas de capacitación del sector pesquero para indicarles cómo deben actuar y cuál es el protocolo a seguir, según el caso”, asegura Montse Pal.

En el Delta del Ebro hay una gran concentración de tortugas careta y en el puerto de La Rápita están localizados algunos de los arrastreros más grandes de España con lo que, aun sin querer, los atrapamientos en redes son frecuentes.

El proyecto *“Pescadores a favor del mar”* comenzó como una prueba piloto que se ha trasladado después a toda la provincia de Tarragona y que se espera ampliar a otras provincias.

La Generalitat de Cataluña ha ofrecido una autorización nominal para que los pesqueros puedan subir a bordo especies protegidas y así tener seguridad jurídica para poder embarcarlas y llevarlas a puerto para su cuidado.

Gracias a la colaboración de los pescadores se han conseguido salvar y reintroducir a un gran número de animales marinos protegidos. **M**

RESCATES EN 2025

● En los últimos cuatro años, la Fundación CRAM ha atendido a un total de 680 ejemplares de fauna marina en la costa catalana: 376 tortugas marinas, 54 cetáceos, 167 aves marinas y 83 elasmobranchios.

● Las amenazas que padecen este tipo de fauna son diversas pero la mayoría están causadas, directa o indirectamente, por la acción humana. Interacción pesquera, contaminación, cambio climático y presión humana sobre el medio son las principales causas de lesiones y/o patologías que sufren.

● En estos años, se han atendido 275 ejemplares vivos de tortuga marina dentro del proyecto de SERVIMAR. El 78% de las tortugas llegaron a la Fundación gracias al aviso de los pescadores que forman parte de la campaña “Pescadores a favor del mar”.

● En este período se han podido recuperar y reintroducir en el mar 217 tortugas y la mayoría de las que aún permanecen en el centro tienen un pronóstico favorable. En playas se han atendido a 21 ejemplares de delfín listado; 71 rayas violáceas y 37 mobulas.

● Además, en estos últimos años se ha acudido ante llamadas de 146 casos de animales varados muertos a lo largo del litoral catalán: 101 tortugas marinas, 33 cetáceos y 12 elasmobranchios.

● Así mismo, el programa educativo que realiza la Fundación CRAM ha conseguido llegar a más de 160.000 personas. Cuenta con la participación de 1.000 voluntarios, y otras 5.200 personas en el programa de voluntariado corporativo.

FARO DE BONANZA EN SANLÚCAR DE BARRAMEDA

La luz degradada

Como cualquier marino sabe, la mar siempre cambia. Nada permanece. Esta condición afecta a todo lo que la rodea y, en este caso, a una de las ayudas a la navegación más destacables: los eternos vigías que son los faros.

M MANUEL SANTAMARÍA BARRIOS
UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

En el margen izquierdo de la desembocadura del Guadalquivir, encontramos el puerto pesquero de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), situado en el barrio marino de Bonanza, nombre con el que se conoce al puerto y, por supuesto, a su faro.

La zona de Sanlúcar se encuentra históricamente en el territorio de Tartessos, apareciendo restos de instalaciones portuarias en distintas épocas, como una fábrica de salazones romanas. En la época musulmana casi no aparecen referencias, pero su denominación de "Al-Mars al-wadi" (Puerto de río) hace difícil pensar que no tuviera algún tipo de estructura que sirviera de referencia.



A finales de la ocupación musulmana, la zona empieza a resurgir de forma documentada. En 1297 pasa a estar bajo control de la Casa de Medina Sidonia, centrándose la actividad económica en la producción y distribución de sal, pero sin constancia escrita de ningún tipo de faro en la época.

AUSENCIA DE REFERENCIAS

La ausencia de referencias resulta llamativa, pues desde esta población partieron expediciones tan importantes como el tercer viaje de Cristóbal Colón a América en 1498 (de Giorgis, 1992), así como la de Magallanes y Elcano, en 1519, en la que sería la primera circunnavegación del mundo (Torres, 2018).

Con el desplazamiento de la actividad pesquera hacia el puerto de Bonanza, se van construyendo estructuras necesarias como el muelle de ribera, lonjas y casetas de armadores entre otras.

El primer faro de Bonanza, del que se tiene constancia escrita, data de 1854, cuando se construyó un farol o fanal, sobre la estructura-edificio que serviría de vivienda al farero. Pese a estar situado en la frontera de Cádiz y Huelva, desde sus orígenes siempre ha estado gestionado por el puerto de Sevilla. Esta construcción estaba equipada con una luz fija alimentada por aceite de oliva.

El actual faro de Bonanza fue proyectado por el ingeniero Jaime Font en 1864, como una reforma del anterior. En su construcción, que alcanza una altura de 18,3 metros, destaca la forma prismática octogonal de su fuste de ladrillo



El faro de Bonanza hoy es un centro que alberga actividades culturales.

visto, y el friso de cerámica blanca con dibujos geométricos. Al igual que su predecesor, el combustible continuaba siendo aceite de oliva. Estaba equipado con un mecanismo de relojería que le permitía emitir destellos mediante una lámpara. Este faro tenía un doble uso, a parte del habitual como luz de navegación, también servía -junto al faro de San Jerónimo, que hoy en día se encuentra totalmente abandonado- de enfilación para los marinos que arribaban al Guadalquivir. Esta enfilación servía de guía a los buques procedentes del Atlántico que accedían al

puerto de Sevilla por el canal de los ingleses.

MAYOR ALCANCE

En 1952, siguiendo la tónica general de todos los faros de España, se procede a modificar el combustible, pasando a gas acetileno, lo cual aumentó su alcance a 14 millas.

Desde 1982, al realizarse el nuevo balizamiento del Guadalquivir, el faro de Bonanza perdió su uso quedando simplemente como una baliza más del río. Su alcance se redujo a cinco millas, orientándose la luz solo hacia Doñana, marcando el tramo de navegación desde el Faginado del Coto al puerto pesquero de Bonanza. Así, el antaño orgulloso referente para los marinos se transformó en una más de las 150 señales que forman parte del río Guadalquivir.

Actualmente, la Autoridad Portuaria de Sevilla promueve el uso de las dependencias del faro para actividades culturales y sociales, teniendo un valor más estético y cultural que de ayuda para los marinos que suben el río. **M**

El faro de Bonanza
ha pasado de ser guía
para los marineros
que subían el río
Guadalquivir a
centro cultural.

Gestión de la diversidad y la multiculturalidad

Integración y liderazgo



Los entornos laborales son cada vez más heterogéneos. En estos contextos hay que establecer relaciones positivas entre personas de distintas culturas para facilitar la comunicación y el bienestar mental. Muchos mandos, como los capitanes de buques, se enfrentan a retos en el trabajo con barreras lingüísticas, culturales o religiosas. La comunicación promueve tolerancia y relaciones saludables. Sugerimos fomentar un ambiente de trabajo positivo donde la sobre comunicación y el tono amigable sean prioritarios.

Con la digitalización y la globalización, los entornos de trabajo y las personas que los conforman se han vuelto heterogéneos. Es necesario generar relaciones positivas, integradoras y eficaces entre gentes de distintas culturas y procedencias, favorecer la comunicación y por ende la salud mental. Muchos líderes expresan una preocupación creciente sobre los retos de trabajar e intercambiar información en contextos multiculturales y mantener relaciones en remoto. El intercambio de información fluida es

esencial para diseminar buenas prácticas. Existen algunas integradoras que ayudan a mejorar las condiciones personales y laborales en equipos multiculturales, como son las tripulaciones en los buques, colectivos aislados, e incluso en entornos profesionales que mantienen comunicaciones en la distancia.

INVESTIGACIÓN

En un centro de ventas, se estudió si los empleados de alto rendimiento compartían prácticas con otros y, si no lo hacían, qué era lo que lo impedía. Se identificaron dos posibles barreras: la falta de incentivos para que los empleados exitosos compartieran información y las barreras socioculturales que impedían a los compañeros de menor rendimiento pedir ayuda. ¿Bastaba con incrementar los incentivos o era preciso hacer algo más? Se pusieron en marcha dos medidas. De una

parte, se mejoraron las condiciones laborales de unos empleados por compartir sus buenas prácticas con otros. De otro, se puso en marcha un plan de intervención sociolaboral de cuatro semanas de duración con otros trabajadores.

La intervención más eficaz fue la de mantener reuniones guiadas, proporcionando a los empleados una hoja de reflexión para discutir condiciones, quejas, desafíos, éxitos...

Esto contrastó con el grupo de incentivos explícitos, donde se experimentaron pocos cambios destacables en la medida que las condiciones laborales mejoraron, pero sin directivas específicas para fomentar la comunicación o la ayuda mutua.

De hecho, los trabajadores que participaron en las reuniones guiadas experimentaron un aumento promedio del 24% en la productividad de ventas durante el período de intervención, con efectos persistentes en el tiempo, evidenciando un aumento sostenido del 18% en la productividad varios meses después. Mejora observada principalmente entre los empleados emparejados con colegas de alto rendimiento.

Esta experiencia muestra la importancia de romper barreras y generar acciones



integradoras que faciliten interacciones, intencionales y reflexivas, en equipos de trabajo y tripulaciones.

1 MANEJAR LA COMUNICACIÓN

La tolerancia en entornos multiculturales redundará en calidad, facilita relaciones y ayuda al equilibrio psicológico. No somos meras máquinas, o sólo “cerebros”, sino personas con un origen, una vida y un conjunto de experiencias que nos modelan. Seres conscientes, pensantes y “hablantes” que necesitamos relacionarnos, comunicarnos y entender para poder crecer y funcionar. Pero, en equipos de alta diversidad cultural y lingüística, esto no siempre es sencillo. En lugar de centrarse en las diferencias, hay que enfocarse en el valor de construir, superando la confusión e incluso tomándola con humor.

Se ha de instruir a las personas en la importancia de preguntar para asegurar que entienden la dirección y los objetivos de lo encomendado. La sobre comunicación es buena porque ayuda a mantener a todos en la misma dirección, especialmente al trabajar en actividades complejas y cambiantes, evitando despistes o tomas de decisión inapropiadas.

La actitud positiva debe ser intencional y consciente. El tono negativo, la ironía o el chiste fácil pueden malinterpretarse. Hay que promover una comunicación amigable y accesible, incluso a costa de parecer “menos profesional”, porque se crea un ambiente de trabajo positivo y agradable.

Todo un reto por delante

Trabajar en entornos con personas de distintos orígenes es un reto para mantener la cohesión. En este sentido, es fundamental superar las barreras de comunicación derivadas del idioma y los códigos culturales; gestionar valores como la jerarquía, la disciplina o la relación con la autoridad; generar confianza y sentido de equipo en entornos exigentes como es el caso de un barco y evitar conflictos derivados de estereotipos y malos entendidos.

En definitiva: lograr que personas de culturas diferentes trabajen como una sola tripulación, manteniendo la seguridad, la eficiencia y el buen clima laboral.

Ofrecer sugerencias antes que críticas. Resolver conflictos o llegar a acuerdos puede ser desafiante en contextos multiculturales, siendo aconsejable ofrecer alternativas, enfocándose en los aspectos positivos de lo que ocurre para avanzar en las conversaciones y evitar enfrentamientos.

No es bueno mantener a una persona concentrada en una misma tarea. Hay que asignar múltiples ocupaciones a todos los miembros del equipo -tripulación- para prevenir la frustración causada por cuellos de botella comunicativos,

averías o dilaciones inesperadas. Así, mientras se esperan respuestas o soluciones a otras cuestiones, cada cual está ocupado en algo, manteniendo la productividad alta.

2 MANTENER REUNIONES EFICIENTES

En los equipos que conforman las tripulaciones, las reuniones son necesarias, pero se debe reenfocar su sentido. La cuestión es “por qué” y “para qué” hay que reunirse. La reunión por sistema puede convertirse en una práctica agotadora e improductiva; especialmente si existen barreras lingüísticas y culturales muy definidas. Distinguimos:

Reuniones transaccionales

Sirven para avanzar en el trabajo del día a día. Su éxito depende de la presencia de documentos de trabajo compartidos claros, de la participación equitativa de todas las personas implicadas y del apoyo hacia las buenas ideas y/o propuestas que aparecen en su desarrollo. Cuantos más “liderazgos

Es importante romper barreras con acciones que faciliten las interacciones en los equipos de trabajo y tripulaciones.



puntuales" logremos generar entre los integrantes de la reunión, mejor irá el trabajo a realizar.

Reuniones relacionales

Su propósito es fortalecer el contacto entre los participantes. Logran sus objetivos cuando se diseñan para fomentar conexiones significativas que eviten el aislamiento de las personas en grupitos laborales, culturales, idiomáticos o étnicos. Es importante que las actividades a desarrollar estén bien estructuradas para que fluyan adecuadamente. Cuando una reunión mezcla a personas de distintas funciones, niveles, ubicaciones y culturas en un objetivo común se rompen las barreras dentro de la organización, fomentando relaciones más allá de los equipos inmediatos o de los niveles jerárquicos habituales.

Reuniones adaptativas

Se emplean para abordar temas controvertidos, como disputas o conflictos. Precisan de un entorno

que permite la agilidad, la comunicación y la expresión emocional. Es importante que el espacio físico promueva la interacción libre y equitativa, evitando las implicaciones jerárquicas de los espacios tradicionales, como despachos o aulas. También es crucial crear un ambiente en el que los participantes se sientan seguros para discutir temas delicados. El papel del organizador es fundamental para detectar tensiones y disolverlas. Es bueno separar la discusión de la toma de decisiones, permitiéndonos momentos de descanso que relajan tensiones y facilitan conclusiones calmadas.

3 CONFIANZA EN EL LIDERAZGO

La evaluación positiva del líder es fundamental. Confiar facilita una atmósfera de trabajo armónica y muestra la efectividad del mando. Establecer confianza, especialmente cuando se ha perdido o podría perderse, supone un desafío que requiere de acciones deliberadas y consistentes por parte del líder.

Hay tres pilares fundamentales sobre los que se construye una relación de confianza. Gestionarlos

La tolerancia
en entornos
multiculturales
redunda en calidad,
facilita relaciones y
ayuda al equilibrio
psicológico.

bien determina la capacidad del líder para fortalecer su posición y la eficacia de su gestión.

Construir relaciones positivas y saludables. Un líder confiable se mantiene cercano y atento a las inquietudes y necesidades de los demás, equilibra los resultados con una preocupación genuina por el bienestar de su equipo, promueve activamente la cooperación, resuelve conflictos y proporciona retroalimentación honesta y constructiva, sin perder de vista la diversidad y la interculturalidad. Esto refuerza la idea en el subordinado de que no sólo se piensa en los resultados, sino también en las personas.

Importa la experiencia. La confiabilidad del líder también se ve influenciada por sus conocimientos y competencias. El liderazgo eficaz debe mostrar juicio sólido en la toma de decisiones. Ser una fuente de ideas y opiniones valoradas y contribuir significativamente a la consecución de objetivos con su conocimiento experto. No se trata sólo de poseer conocimientos técnicos y experiencias, sino también de la capacidad de movilizarlos para anticiparse y reaccionar adecuadamente a los problemas.

Consistencia entre lo que se dice y se hace. Las acciones coherentes y alineadas con valores y compromisos claros son modélicas. Un líder confiable no promete cosas, las cumple. Mantiene sus compromisos, esforzándose más allá de las expectativas. La consistencia transmite previsibilidad y fiabilidad, pero son las relaciones positivas las que tienen mayor impacto en la confianza. 

GUÍA PRÁCTICA PARA MARINOS Y PESCADORES

Gestión de químicos a bordo

El trabajo en el mar implica convivir con combustibles, aceites y otros productos químicos que, si bien son necesarios para el desarrollo de la actividad en un barco, pueden causar accidentes si se manejan mal. Por eso, la seguridad en su gestión no es solo una obligación legal sino también una cuestión de supervivencia.



PURIFICACIÓN GARCÍA VEGA • MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. ISM MADRID.

Hablamos de combustibles como gasóleo, gasolina, propano o butano que generan calor; aceites y grasas para lubricar y mover la maquinaria. También de productos como pinturas, disolventes, detergentes y desengrasantes industriales y productos de mantenimiento como decalcificantes, anticoagulantes o refrigerantes, electrolitos para baterías o extinguidores. Aunque forman parte natural de la actividad en un barco, un manejo

inadecuado de los mismos puede provocar incendios, explosiones, intoxicaciones, quemaduras o contaminación en el entorno marino.

¿POR QUÉ SON PELIGROSOS?

Todos estos productos presentan riesgos. Su peligrosidad se debe a diversos factores:



Alta inflamabilidad: el gasóleo, la gasolina o incluso los vapores de aceite pueden arder con facilidad ante una fuente de calor o una chispa.



Potencial explosivo: especialmente en espacios cerrados donde los vapores acumulados pueden alcanzar concentraciones críticas.



Riesgos tóxicos: algunos disolventes, pinturas, desengrasantes o detergentes industriales pueden causar irritaciones en piel, ojos y vías respiratorias, afectando a la salud, tanto a corto como a largo plazo, de la tripulación.



Riesgo ambiental: un vertido accidental de combustibles o de sustancias químicas puede provocar graves impactos en el medio marino, además de acarrear sanciones legales.



PREVENCIÓN DE RIESGOS

La prevención de riesgos es simple. Consiste en aprender a almacenar combustibles y productos químicos en sus envases originales (ya que incluyen información esencial sobre su composición, pictogramas de peligro y recomendaciones de uso), separados, ventilados y lejos de fuentes de calor como motores, generadores o cocinas, que pueden aumentar la presión interna de los envases y favorecer la evaporación de sustancias inflamables. Los productos han de guardarse en armarios adecuados y revisarse periódicamente para detectar fugas u olores anómalos.

Durante la manipulación es fundamental usar herramientas adecuadas (embudos, bombas manuales o mangueras específicas que evitan derrames y reducen la exposición directa) y equipos de protección individual (EPIs) correctos como guantes resistentes a químicos, gafas protectoras, ropa de trabajo que cubra la piel y mascarillas filtrantes en operaciones de riesgo con inhalación. Además, hay que evitar chispas y trabajar siempre en zonas ventiladas, abriendo portillos, activando extractores o trabajando en cubierta cuando sea posible. No se deben mezclar productos, ya que algunas combinaciones (por ejemplo, lejía y amoníaco) generan reacciones peligrosas.

Los derrames deben tratarse con material absorbente (serrín, paños, kits específicos). También hay que ventilar la zona y limpiarla con productos adecuados. Nunca debe utilizarse agua para disolver combustibles o aceites, ya que puede



El buen manejo de los agentes tóxicos en los barcos evita accidentes.

extender el derrame o empeorar la situación, y sí avisar, en cambio, al responsable de seguridad o al patrón, siguiendo los protocolos establecidos en caso de vertido al mar.

Para prevenir incendios, originados muchas veces por combustibles y aceites, es necesario contar con extintores operativos y saber utilizarlos; evitar la acumulación de grasa en cocina y sala de máquinas; revisar conducciones para detectar fugas; no sobrecargar las baterías; no improvisar reparaciones eléctricas y mantener sentinas limpias, ya que la mezcla de aceite y agua es inflamable.

RESIDUOS Y SEGURIDAD

La gestión de residuos peligrosos a bordo exige separar y tratar correctamente cada material. Los aceites usados deben guardarse en recipientes cerrados y entregarse en puerto a un gestor autorizado, encargado de su tratamiento y eliminación, conforme a la normativa ambiental. Los filtros, trapos contaminados y envases vacíos se consideran residuos peligrosos y requieren un manejo específico; mientras que los restos de pintura o disolventes deben depositarse

en contenedores adecuados. Una gestión correcta evita sanciones y protege al medio marino, del que depende la actividad.

La seguridad depende más de los hábitos que de las normas. Para fortalecerla son claves la formación periódica de las tripulaciones en manejo de sustancias peligrosas, y la realización de simulacros y revisión de procedimientos antes de cada campaña. Una comunicación abierta, donde se informe sin miedo de los riesgos, favorece que toda la tripulación tenga una actitud cultural hacia la prevención, lo que reduce significativamente los accidentes. **M**

Conclusiones



La gestión segura de combustibles, aceites y productos químicos no es un trámite burocrático. Es parte esencial del trabajo en el mar. Con buenas prácticas, orden y atención, es posible reducir riesgos, proteger la salud de la tripulación y preservar el entorno marino. Cada gesto cuenta, desde cerrar bien un envase hasta avisar de una fuga, pues la seguridad siempre empieza en los pequeños detalles.

Torre esponja de María Zambrano y helado de remolacha



 PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

HELADO:

- 1 remolacha pequeña envasada al vacío
- 1,5 dl de nata líquida
- 150 gr de queso de untar.
- 70 gr de azúcar

BIZCOCHO ESPONJA:

- 2 huevos a temperatura ambiente
- 50 gr de harina
- 50 gr de pistachos pelados muy triturados (prácticamente polvo)
- 100 gr de azúcar

TIERRA DE CANELA Y ALMENDRA:

- 2 galletas molidas tipo campurrianas
- 2 cucharadas soperas de almendra molida
- 50 gr de mantequilla fundida
- Canela en polvo

DECORACIÓN:

- Caramelo líquido
- Salsa de tofe
- Cacao puro en polvo

.....

■ PASO 1

HELADO DE REMOLACHA:

Trituramos la remolacha junto con el queso, el azúcar y la nata. Luego con una varilla o robot de cocina, batimos hasta que coja consistencia cremosa. Pasamos la mezcla a una heladera (en caso de no tener heladera metemos la mezcla en un bol dentro del congelador, dándole un par de vueltas cada 15-20 minutos, repetir este procesos durante el tiempo necesario hasta que se vaya formando el helado cremoso).

■ PASO 2

BIZCOCHO ESPONJA:

Batir los huevos junto con el azúcar hasta que doblen su volumen. Luego muy despacio, con la varilla, haciendo movimientos envolventes vamos añadiendo poco a poco la harina y el polvo de pistacho. Pasamos a una manga pastelera y ponemos un poco dentro de 4 vasos de plástico. Primero 30 segundos en el microondas boca arriba, y luego otros 30 con el vaso boca ab-

ajo (los haremos de uno en uno). Dejaremos enfriar y desmoldaremos con ayuda de un cuchillo. Reservamos.

■ PASO 3

TIERRA DE CANELA Y ALMENDRA:

Mezclamos la galleta molida, la almendra y la mantequilla fundida. Añadimos canela al gusto. Y estiramos la mezcla sobre una bandeja de horno con papel vegetal. Horneamos a 150 °C durante 10 minutos. Dejamos enfriar, pasamos a la nevera 30 minutos y deshacemos con las manos el preparado para simular una tierra. Reservamos en un pequeño bol.

■ PASO 4

MONTAJE DEL PLATO:

Sobre un plato grande en el centro ponemos un chorro de caramelo líquido y encima el bizcocho. Al lado una chuchara de tierra de canela y almendra y encima de esta una quenelle de helado. Espolvorear el bizcocho con el cacao y decorar el plato con la salsa de tofe.

• Valoración Nutricional •

VALORACIÓN NUTRICIONAL

La receta “Torre esponja de María Zambrano y helado de remolacha” presenta una combinación interesante de ingredientes que aportan valor gastronómico y nutrientes beneficiosos. Este postre aporta aproximadamente 2550 Kcal, lo que supone 640kcl por ración, lo que lo convierte en un postre de alto contenido energético, ideal para completar una comida ligera y consumir ocasionalmente.

COMPUESTOS ANTIOXIDANTES

Uno de los ingredientes más destacados de este postre es la remolacha para elaborar el helado. Este vegetal es fuente de folatos (vitamina B9), potasio y antioxidantes como betalainas, responsables de su característico color rojizo. Los antioxidantes contribuyen a proteger las células frente al daño oxidativo, mientras que el potasio participa en el correcto funcionamiento muscular y en el mantenimiento de la presión arterial. Además, la remolacha contiene una cantidad moderada de fibra, beneficiosa para la salud digestiva y la prevención del estreñimiento.

GRASAS INSATURADAS Y SATURADAS

La receta incorpora frutos secos: pistachos y almendra molida. Ambos alimentos poseen una elevada densidad nutricional y son ricos en grasas insaturadas monoinsaturadas, beneficiosas para la salud cardiovascular. También aportan proteínas vegetales y minerales como magnesio, fósforo y hierro. Los pistachos destacan además por su contenido en vitamina B6 y compuestos antioxidantes, mientras que las almendras constituyen una excelente fuente de vitamina E.

Los huevos empleados en el bizcocho son de elevado valor nutritivo, con aporte energético no muy elevado. Aporta al pos-



tre proteínas de alto valor biológico, ya que contienen todos los aminoácidos esenciales necesarios para el organismo. El queso de untar y la nata líquida también contribuyen al aporte proteico y de calcio, nutriente esencial para el mantenimiento de huesos y dientes. Estos ingredientes elevados en aporte de grasas saturadas convierten esta receta poco recomendable para personas con problemas de alteración de nivel de lípidos en el organismo, como hipercolesterolemia (elevación del nivel de triglicéridos en sangre por encima de niveles recomendados) o hipertrigliceridemia (elevación del nivel de triglicéridos en sangre por encima de niveles recomendados), así como para personas con riesgo cardiovascular.

También hay que señalar que esta preparación contiene una cantidad considerable de azúcares añadidos. El azúcar presente en el helado y en el bizcocho, junto al caramelo líquido y la salsa de tofe de la decoración, incrementan notablemente el contenido calórico del postre.

CONSUMO OCASIONAL

En conclusión, la “Torre esponja de María Zambrano y helado de remolacha” es un postre original que combina ingredientes con propiedades nutricionales interesantes gracias a la presencia de remolacha y frutos secos. Pero, dado su elevado contenido calórico y la presencia de azúcares y grasas saturadas, debe considerarse un alimento de consumo ocasional, integrado en una alimentación variada y equilibrada, acompañada de hábitos de vida saludables. [M](#)

• Autores •

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

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

REFLOTACIÓN

LA CORUÑA.- Un trozo de la proa del buque-tanque "Urquiola", que aún permanece encallado en el bajo de Las Yacentes, quedó preparado para su reflotación. Al parecer esta operación se llevará a cabo en un breve plazo. Por otra parte, y según se ha sabido, los 35 millones destinados a los mariscadores afectados llegaron a La Coruña (...).

CONDECORACIÓN

Medalla al Mérito Social Marítimo. La medalla de ORO, a título póstumo, ha sido concedida al capitán del "Urquiola", señor Rodríguez Castelo. Falleció el 12 de mayo de 1976 como consecuencia del siniestro ocurrido a su buque en la Ría de La Coruña. Salvó la vida de la dotación, al ordenar el abandono del buque visto el riesgo de explosión que existía, permaneciendo él a bordo hasta el último momento, lo que le costó la vida (...).

SINAVAL

BILBAO.- El pasado día 21 de junio se inauguró la Feria Internacional Monográfica de la Industria Naval, Marítima y Portuaria "Sinaval" en la que participaron un total de 220 expositores, y a la que asistieron numerosos compradores, armadores, navieros, y comisiones estatales de países como Panamá, Brasil, Venezuela, Argentina, Portugal, Suecia, Austria, Inglaterra, Escocia (...).

Los Reyes en Cangas



Sus Majestades los Reyes de España cruzaron la ría, desde Vigo a Cangas, a bordo del "Azor". Los acompañaban el ministro de Trabajo, don Álvaro Rengifo, y el gobernador civil de Pontevedra. Cientos de embarcaciones les daban escolta. Por segunda vez en muy pocos meses, don Juan Carlos y doña Sofía han vivido una jornada entrañable junto a los hombres de la mar. Y los hombres de la mar, que

saben ser agradecidos, forjados en renuncias y lealtades, materialmente se desbordaron en entusiasmo.

El "Azor" navegaba rodeado de pesqueros. Todos hacían sonar sus sirenas. El sol rasgó la neblina con que había amanecido el día, y la ría viguesa vivía de nuevo aquel espectáculo que se dijo insólito, hace ahora cinco años, cuando Franco embarcó en Cangas, también en el "Azor" y navegó hasta Vigo (...).

Impulso al Sector Pesquero

En el histórico Consejo de Ministros celebrado en La Coruña el pasado día 30 de julio bajo la presidencia del Rey, en el que Su Majestad, a propuesta del Gobierno, decretó amnistía para los delitos y faltas de intencionalidad política y de opinión, para las infracciones administrativas de la misma intencionalidad, para los delitos de rebelión y sedición militar y otros tipificados en el Cód-

igo de Justicia Militar, entre ellos el de los objetores de conciencia, se aprobaron proyectos de enorme trascendencia para el sector marítimo-pesquero.

El ministro de Comercio presentó un conjunto de proyectos orientados a apoyar y potenciar el sector pesquero persiguiendo la regulación y organización del mercado de productos de la pesca y cultivos marinos (...).

Higiene y Seguridad a Bordo



Si aun a pesar de que corrientemente se vienen oyendo frases como esta: "España es un país que vive de espaldas al mar", que viene a sintetizar el sentir general, en la actualidad no puedo estar totalmente de acuerdo con ellas. Hay muchos aspectos relacionados con el trabajo y con la vida en el mar que preocupan y muy seriamente a hombres, entidades, instituciones y organis-

mos del país. Y una buena prueba de ello fue el I Symposium sobre el Hombre del Mar, que, organizado por el Instituto Social de la Marina, se celebró el año pasado en La Coruña y más recientemente el Curso Monográfico sobre Higiene y Seguridad del Trabajo en las industrias marítimo-pesqueras que durante los días 20 al 28 de mayo se ha venido celebrando en la ciudad de Vigo (...).

Regulación de la Pesca de Arrastre

Por resolución de la Dirección General de Pesca Marítima, se dictan normas que regulan el nivel de esfuerzo de pesca en el litoral Mediterráneo, y la concesión de licencias de pesca de arrastre costera o litoral. El texto íntegro de la citada resolución dice así:

1. Esfuerzo de pesca. De conformidad con la información y evaluaciones realizados por el Instituto Español de Oceanografía, esta Dirección General declara que la actual situación de la pesquería no permite el aumento de esfuerzo de pesca de arrastre costera o litoral (...).

2. Licencias de pesca. Los barcos en servicio que hayan ejercido la pesca de arrastre costera o litoral, así como los que, convenientemente autorizados para el ejercicio de dicha pesca en el Mediterráneo, vayan entrando en servicio, serán provistos de una licencia de pesca (...).

3. Concesión de licencias de pesca. Se seguirán las siguientes normas: Los propietarios de embarcaciones interesados presentarán a la Autoridad de Marina del puerto base de la embarcación, el impreso modelo "Anexo III" (...).

ACUICULTURA

CASTELLÓN.- En el Laboratorio de Grao de Castellón del Instituto de Investigaciones Pesqueras, se han obtenido, por vez primera en España, óptimos resultados en la maduración y puesta de lenguados adultos mediante la aplicación de hormonas gonadotropas, fotoperíodo y temperatura adecuadas. La incubación de los huevos se ha realizado a una temperatura de 20-22°C, alcanzándose elevadas tasas de eclosión cuando la renovación del agua ha sido continua. A las larvas, una vez que han reabsorbido el vitelo y abierto la boca, se les ha alimentado con cultivos de zooplancton (...).

III CONCURSO LITERARIO

CÁDIZ.- La Casa del Mar de Cádiz, dentro de sus actividades culturales, convoca su III Concurso Literario Juan Sebastián Elcano, en memoria del famoso marino vasco, símbolo de las virtudes heroicas de los hombres del mar, quien habiendo partido de Sanlúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519, retornó al puerto de su partida el día 6 de septiembre de 1522, después de dar por primera vez la vuelta al mundo (...).

TIBURONES AZULES

BARCELONA.- Dos tintoreras, llamadas también tiburones azules, han sido capturadas por la embarcación de pesca deportiva "Thordo" del club náutico de Premiá de Mar, a unas cuatro millas de la costa.



ANDALUCÍA

Control biométrico en la OPE 2026

La 37.^a edición de la Operación Paso del Estrecho 2026 se desarrollará hasta el 15 de septiembre con previsión de incrementos de viajeros y vehículos. La campaña integra como novedad el Sistema de Entradas y Salidas, que registra datos de ciudadanos de terceros países en las fronteras exteriores europeas.

M DIEGO RODRÍGUEZ

La Operación Paso del Estrecho (OPE-2026) ha arrancado con novedades y la doble exigencia de absorber un flujo, que vuelve a crecer, y aplicar el control biométrico europeo. En Melilla, el cambio no se limita solo al embarque y preembarque portuarios sino también se aplica a la frontera terrestre con Marruecos.

Coordinada por el Ministerio del Interior desde 1986, la OPE facilita el tránsito de ciudadanos magrebíes residentes en Europa hacia el norte de África durante el verano. El año pasado se registró un récord histórico de tránsitos, con más de



El control de pasajeros será exhaustivo en Melilla con el nuevo sistema EES.

3,4 millones de personas y más de 850.000 vehículos. Se prevé que las cifras aumentarán este año en torno a un 3% más.

REGISTRO DIGITAL

La principal novedad operativa es la aplicación del Sistema de Entradas y Salidas (EES, por sus siglas en inglés), que sustituye el sellado manual de pasaportes por un registro digital. El sistema incorpora datos del documento de viaje, huellas

dactilares, imagen facial y fecha y lugar de entrada o salida de los ciudadanos de terceros países que realizan estancias de corta duración.

El Ministerio del Interior ha trasladado un mensaje de tranquilidad incorporando medidas para evitar que el nuevo procedimiento derive en retrasos relevantes (refuerzos de personal, separación de flujos y dispositivos móviles para que las personas con movilidad reducida puedan pasar el control sin salir del vehículo). La normativa europea contempla, además, mecanismos de respuesta si la aplicación del sistema genera congestión.

La recomendación es que se planifique el desplazamiento con tiempo y se adquieran los billetes cerrados con antelación para facilitar la ordenación de accesos, reducir las esperas y dimensionar la respuesta de navieras y dispositivos de atención. **M**

Las previsiones de la OPE-26 es que aumenten los flujos de personas y vehículos un 3% respecto a 2025



NACIONAL

Ayudas a la flota por paradas temporales



La Conferencia Sectorial de Pesca ha acordado el reparto territorial de 5,6M€ de fondos estatales para compensar las paradas de la flota del Mediterráneo y el golfo de Cádiz en 2026. La medida se completa con remanentes autonómicos superando los 10M€.

M DIEGO RODRÍGUEZ

La Conferencia Sectorial de Pesca aprobó la distribución territorial de 5,6M€ de los Presupuestos del Estado para financiar las ayudas por paradas temporales de la actividad pesquera en los caladeros del Mediterráneo y del golfo de Cádiz en 2026. El acuerdo, adoptado en la reunión presidida por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, con los representantes autonómicos, fijó el calendario de compensaciones y la asignación de fondos

A la nueva distribución se suman 4,4 M€ procedentes de remanentes estatales ya disponibles en las comunidades autónomas, por lo que el presupuesto vinculado a esta medida supera los diez millones.

Desde el MAPA
se intenta buscar
el equilibrio entre
sostenibilidad
económica y
ambiental

En el Mediterráneo y el golfo de Cádiz, las ayudas cubrirán las modalidades de cerco, palangre y arrastre. Para la flota de cerco, palangre y arrastre del golfo de Cádiz se contemplan ayudas de hasta 52 días por paradas en 2026. En el caso del arrastre en el Mediterráneo, se prevén hasta 30 días por reducción del esfuerzo pesquero y hasta 22 días adicionales por paradas.

CANTÁBRICO

En la reunión, también se aprobaron compensaciones para la flota del Cantábrico por las paradas realizadas entre el 22 de enero y el 20 de febrero para reducir las capturas accidentales de cetáceos. No habrá nuevas transferencias estatales, ya que las necesidades previstas, por importe de 163.471,68 euros, se cubrirán con remanentes disponibles en Galicia, Asturias y Cantabria, El País Vasco tampoco recibirá transferencia al asumir directamente la gestión y financiación de las ayudas.

En el Mediterráneo, las paradas se vinculan al ajuste del esfuerzo pesquero y a la protección de los recursos demersales, mientras que en el Cantábrico se dirigen a reducir la interacción de la flota con cetáceos. Las compensaciones económicas buscan acompañar al sector en periodos de inactividad obligada, y facilitar el uso de medidas de gestión sostenible en los caladeros. **M**

Jubilación flexible



El Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto 416/2026, de 27 de mayo, (publicado el 28 de mayo en el BOE), que regula, entre otras cosas, el régimen jurídico de la jubilación flexible. Se trata de una modalidad que permite volver a trabajar a los jubilados y compatibilizar ese empleo con el cobro de parte de la pensión. El pensionista mantiene la condición de jubilado, pero se pue-

de reincorporar al mercado laboral, con jornada reducida, sin perder el cobro de su pensión. Esta modalidad ha tenido hasta ahora una implantación limitada en nuestro país. La norma, que entrará en vigor el 28 de agosto, introduce una regulación completamente renovada para convertirse en un instrumento eficaz para que, quien quiera, pueda volver al mercado laboral tras la jubilación.

Origen pescador del Papa



La visita del Papa a España nos ha permitido conocer datos curiosos de su biografía. En Canarias, el presidente autonómico, Fernando Clavijo, le entregó la investigación "Antepasados canarios de Su Santidad el Papa León XIV", de María Carrillo de Albornoz,

secretaria de la Sociedad de Estudios Genealógicos y Heráldicos de Canarias. La obra prueba que el árbol genealógico de León XIV pasa por dos familias asentadas en Santa Cruz de La Palma en los siglos XVI y XVII -los González Vázquez y los Hernández Pérez-, ambas vecinas del barrio de La Asomada y ligadas a la pesca. Ambas ramas se unieron con el matrimonio de Gaspar González y María Pérez, celebrado el 5 de enero de 1614, en la parroquia matriz de El Salvador; de cuya unión nació Juan González Vázquez, bautizado en la misma iglesia, y cuya descendencia conecta, tras pasar por Cuba, con el Papa.

Control fronterizo



El Puerto de Valencia ya dispone de un sistema de control fronterizo para pasajeros adaptado al sistema europeo de entradas y salidas (EES). Es el primer puerto español con este sistema. La infraestructura, impulsada por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), funciona como punto de apoyo al Ministerio del Interior en la gestión de las fronteras exteriores. La nueva instalación refuerza los procedimientos de verificación de identidad, control documental y atención a los viajeros, contribuyendo a una gestión más ágil, segura y eficiente de los flujos migratorios. El proyecto está cofinanciado en un 75% por la UE, a través de los Fondos Europeos para la Seguridad Interior (FESI), y cuenta con un presupuesto de 1.174.592,59 euros, IVA incluido.

Marbacoas estivales



El verano invita a probar experiencias gastronómicas lúdicas y las marbacoas representan una tendencia al alza, ligada al placer de cocinar al

aire libre. Las parrillas ya no son solo cosa de carnes. Pescados y mariscos son productos excepcionales y aptos para preparar a las brasas. El Consejo de Productos del Mar de Noruega en España celebró el inicio del verano con un evento en la residencia de su embajador en nuestro país donde el chef Iñigo Urrechu preparó a la parrilla platos con salmón, cangrejo real y de las nieves, vieiras y cigalas.

Ilustrar la ciencia



Hasta el próximo 27 de septiembre se puede visitar en el Museo Marítimo del Cantábrico la exposición "Luisa de la Vega: el arte de ilustrar la ciencia. Una vida caleidoscópica en la historia no contada del Océano". La muestra, enmarcada en los actos del 140º aniversario de la Estación de Biología Marina de Santander, origen del actual IEO y del propio Museo, reúne ilustraciones científicas, acuarelas, documentos históricos y materiales de archivo inéditos que ponen en valor la figura de Luisa de la Vega en un contexto donde las mujeres tenían poco acceso a los espacios marítimos y académicos. Paralelamente, el Museo de Ciencias Naturales de Madrid expone en sus salas las 40 obras ganadoras del XIII certamen internacional Ilustraciencia que, en honor de Luisa de la Vega, incluyó por primera vez la categoría de ciencias marinas.

Portal ImportaSS para autónomos

El ISM da un nuevo paso en la digitalización de sus servicios incorporando el Régimen Especial del Mar al portal ImportaSS de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS).

Desde julio, los autónomos de este Régimen Especial de la Seguridad Social podrán gestionar y completar online sus trámites de alta y baja en cualquier momento, sin necesidad de desplazamientos.

Importass permite realizar estos procedimientos utilizando sistemas de identificación seguros, como:

- Cl@ve Permanente • Cl@ve Móvil
- Acceso vía SMS • DNI electrónico
- Certificado digital

El Instituto Social de la Marina continúa así avanzando en la mejora de la atención al sector marítimo, ofreciendo a sus trabajadores herramientas accesibles, ágiles y adaptadas a sus necesidades.

Contra la pesca ilegal

Coincidiendo con el Día Internacional de la Lucha contra la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, Pesca España organizó en Almería una jornada de sensibilización para reforzar el mensaje de que avanzar hacia una pesca legal, regulada y sostenible es clave para proteger los océanos, garantizar el futuro de los recursos marinos y asegurar la viabilidad de mi-

les de comunidades que dependen del mar. Además, se puso en valor el compromiso de la flota pesquera española con el cumplimiento de una de las normativas más exigentes del mundo en materia de sostenibilidad, control y trazabilidad, así como el esfuerzo continuo que hace el sector por impulsar una actividad pesquera responsable y respetuosa con el medio marino.



El ISM ha convocado un proceso selectivo para cubrir 30 plazas de personal laboral fijo, en la categoría de Médico de Sanidad Marítima. Las bases de la convocatoria pueden consultarse en el BOE del 6 de julio.

■ Valencia Absentismo laboral



El director provincial del ISM en Valencia, Ignacio Valls, participó en Sagunto en la jornada "Salud laboral-Salud 360-Absentismo" organizada por Avanta Prevención, empresa miembro de la Asociación (ASECAN). El representante del ISM intervino junto a la presidenta de la Asociación, Cristina Plumed, en una mesa redonda moderada por el director territorial Umivale-Puerto de Sagunto y Museras, Juan Sánchez. En el transcurso de la jornada se analizó el contexto actual del absentismo y su repercusión en las organizaciones, en un informe presentado por Juan Miguel Mesa, coordinador de gestión de Absentismo en Umivale Activa.

■ Cantabria Acuerdo con la Universidad de Cantabria



La Universidad de Cantabria y el Instituto Social de la Marina han firmado un convenio que permitirá a estudiantes de la Escuela Técnica Superior de Náutica realizar prácticas curriculares a bordo del buque hospital Juan de la Cosa. Tras la firma del convenio, alumnos de los grados en Ingeniería Náutica y Trans-

■ Alicante Reunión con las cofradías



Sergio López, director provincial del ISM de Alicante, mantuvo un encuentro con representantes de las cofradías de la provincia para analizar la actualidad del sector y las necesidades que tiene en materia de sanidad y formación, tanto marítima como sanitaria, de cara a la programación para el próximo año. La reunión, "de gran éxito y calado", según el director provincial, estuvo presidida por el subdirector general

de Acción social Marítima del ISM, José M^a Pérez Toribio.

Por otra parte, en esta misma Dirección Provincial se realizó durante el mes de mayo, el 2º curso de Formación Básica en seguridad para inmigrantes, facilitando así su integración laboral tras el arraigo por formación. La cofradía de Pescadores de Santa Pola se ha comprometido a la contratación de los alumnos que hayan superado el curso.

porte Marítimo e Ingeniería Marina podrán completar su formación en un entorno profesional real. Desde el pasado 23 de mayo, cuatro estudiantes: dos chicas y dos chicos, ya están embarcados y permanecerán a bordo hasta finales de agosto.

Se pretende que los alumnos apliquen y complementen los conocimientos adquiridos en su formación universitaria, desarrollen competencias profesionales y mejoren su empleabilidad, al tiempo que conocen el funcionamiento de los buques del ISM.

Durante su estancia, los estudiantes participarán en actividades clave

relacionadas con la operativa marítima como guardias de navegación, prácticas de maniobra y gobierno del buque, así como tareas de comunicaciones marítimas mediante sistemas VHF, NAVTEX o GMDSS. También intervendrán en simulacros de emergencia y en labores de asistencia médica y logística propias de los buques del ISM.

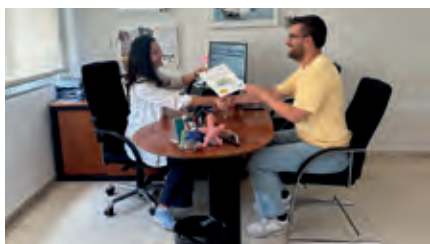
■ Málaga Estrategia Eracis+

La dirección provincial del ISM en Málaga y el equipo ERACIS+ del Ayuntamiento de la ciudad, se reunieron des-

pués de haber mantenido contactos previos. En el encuentro se expuso la presentación institucional del ISM, destacando el papel de la Entidad como enlace entre políticas sociales y el sector marítimo-pesquero, así como su capacidad para generar oportunidades reales de empleo mediante itinerarios formativos, orientación y acompañamiento personalizado a personas en situación de vulnerabilidad.

La reunión constató el encaje entre la estrategia ERACIS+ y las actuaciones del ISM, especialmente en la conexión entre servicios sociales y sectores con demanda real de empleo, donde el ámbito marítimo presenta profesiones de difícil cobertura, valorándose el enfoque de itinerarios integrales y su impacto en el empleo así como la posibilidad de avanzar en actuaciones futuras conjuntas.

■ Huelva Información médica accesible



Mercedes Alburquerque, médico de Sanidad Marítima de la Dirección Provincial de Huelva, ha elaborado unas carpetas informativas que se entregan a los usuarios de la dirección provincial junto a la documentación de sus reconocimientos médicos. La idea es que con ellas tengan toda la información y QR para pedir cita para los reconocimientos médicos, por cualquiera de las vías disponibles: telefónica, online y a través de la app ISM en tu bolsillo; así como la información de la Sede Elec-

■ Cádiz Mujeres rompedoras



La Universidad de Cádiz organizó la jornada "Mujeres Rompedoras" para poner en valor compromiso y la trayectoria de mujeres que abren camino, inspiran a nuevas generaciones y demuestran que la igualdad se consigue con ejemplos reales desde distintos ámbitos. El acto, presidido por la

subdelegada del Gobierno en Cádiz, Blanca Torres, contó con la presencia de la directora provincial del ISM, Herminia Rodríguez, quien entregó el premio "Reconocimiento" a Enma Huertas, investigadora del CSIC, doctora en Ciencias del Mar y vicedirectora del Instituto ICMAR-CSIC.

trónica sobre los Servicios que se prestan en los centros de Sanidad Marítima.

Según la directora provincial, Silvia Aranda, *"con esta difusión esperamos que nuestros usuarios tengan un acceso sencillo a la información y puedan acceder a la petición de cita online directamente escaneando el QR"*.

■ Cantabria Cursos de verano de la UIMP



El director provincial del ISM en Cantabria, Alberto Villa, asistió el pasado 29 de

junio a la apertura de los Cursos de Verano 2026 de la Universidad Menéndez Pelayo de Santander (UIMP). Arancha González Laya, decana de la Escuela de Asuntos Internacionales del Instituto de Estudios Políticos de París (Science Po) y ministra de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación del Gobierno de España durante los años 2020-2021 impartió la lección inaugural, titulada *"Solos en el mundo"*, describiendo el contexto internacional actual. Como en años anteriores, la Secretaría de Estado de Seguridad Social y Pensiones impartirá un seminario al que asistirán representantes del ISM. Tendrá lugar en el paraninfo del Palacio de la Magdalena del 6 al 10 de julio y estará dirigido por la vocal asesora de la Secretaría de Estado, Nicole Marco Shulke.

Libros solidarios

Una iniciativa de la cofradía de pescadores de Hondarribia

M Y. SOTO

En un momento en el que el sector marítimo busca reforzar su vínculo con la sociedad, dos publicaciones: *"Rufino Berrotarán y los peligros de la mar"* y *"1361 Done Pedro, Hondarribia"*, emergen como ejemplos de cómo los proyectos editoriales pueden transformar la memoria marinera de una localidad en un patrimonio vivo, accesible y compartido entre generaciones.

Desde enfoques diferentes pero complementarios, las autoras Bakarne Atxukarro e Izaskun Zubialde, nos invitan a reflexionar en estos libros sobre el valor del oficio pesquero y la historia de los *arrantzales* de Hondarribia, uno de los enclaves marinos más significativos de la costa vasca.

ENTRE GENERACIONES

"Rufino Berrotarán y los peligros de la mar" es un libro infantil, con ilustraciones de Asun Egurza, que cuenta la historia de un niño del siglo XIX que se embarca en su primera experiencia en el mar. A través del personaje de Rufino, la narración se introduce en los riesgos del oficio marítimo y las tensiones propias de la actividad pesquera: la incer-



Autoras:

Bakarne Atxukarro
Izaskun Zubialde

Edita:

Cofradía de Mareantes Done Pedro de Hondarribia

tidumbre meteorológica, la exposición al entorno y la fragilidad humana frente al océano.

Con *"1361 Done Pedro, Hondarribia"*, ilustrado por Raquel Samitier, las autoras abordan el origen medieval de la cofradía: su evolución a lo largo de los siglos, su papel en la organización del trabajo pesquero y su función social dentro de la comunidad. La obra presenta la cofradía no sólo como una organización profesional, sino como un pilar social que ha configurado la identidad de Hondarribia durante más de seis siglos.

Ambas publicaciones, editadas en castellano y euskera, con diseño

y maquetación de Javier Paris, han sido financiadas por la Cofradía de Mareantes Done Pedro (cofradía de pescadores de Hondarribia), quienes en colaboración con asociaciones vascas de familias de menores con cáncer han hecho llegar ejemplares a niños y jóvenes ingresados en hospitales oncológicos, con el objetivo de acompañarlos en su estancia y acercarles la tradición y el legado de la gente del mar.

ALIANZA SOLIDARIA

Se ha reforzado la iniciativa solidaria con librerías de Araba/Álava y Gipuzkoa y la cadena de tiendas Elkar como puntos de venta. Los libros están disponibles en las librerías Liburudenda, Irazu, Zuloa Irudia y en la sede de Aspanafoa. El precio de *"1361 Done Pedro, Hondarribia"* es de 10€, mientras que *"Rufino y los peligros de la mar"* cuesta 8€. 



TARJETA SANITARIA EUROPEA



***Tu asistencia sanitaria en el Régimen Especial del Mar,
también en el extranjero.***

*Si eres titular o beneficiario de asistencia sanitaria en el REM,
solicita tu derecho en desplazamientos temporales al extranjero.*



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y FAMILIAS



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES

INSTITUTO SOCIAL
DE LA TRANSFERENCIA

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