

MAR

Nº 669

SEPTIEMBRE 2026

EUROPA

Presidencia irlandesa,
clave para el sector

SINIESTRALIDAD

Nueva campaña de
prevención de accidentes

PUERTOS

¿Qué es un puerto
inteligente?



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

Verano convulso



El verano suele generar noticias de bajo impacto. Sin embargo, este año no ha sido así. El largo estío del 2026 no ha parado de generar noticias que nos han sobrecogido y hasta casi hacernos olvidar que estábamos en julio y agosto, meses del parón vacacional.

A la marea roja que desbordó el país, llenándonos de alegría al proclamarnos campeones en el Mundial de fútbol o al espectacular eclipse que nos sacó al exterior para contemplar el sol con precaución, se sumaron intensas olas de calor extremo que derivaron en los peores incendios registrados hasta la fecha. Muchas provincias han perdido este verano gran parte de su biodiversidad por el fuego, obligando a las autoridades a evacuar o confinar a la población en muchas localidades.

También Granada ha experimentado un terremoto; sacudida informativa como la de los miles de marroquíes que llegaron a nado a Ceuta provocando una de las mayores crisis

migratorias que hemos experimentado y colocando a la ciudad autónoma en portada de los medios de comunicación.

Sí. Aunque parezca mentira, hemos estado de vacaciones. Y en septiembre toca volver a pelearnos con el despertador, luchar con los niños para llegar al colegio y sufrir los atascos en hora punta. Ver cómo se acortan los días y se alargan las noches anhelando un verano menos convulso y vacaciones de verdad.

El otoño será intenso en el mar. La presidencia irlandesa en la Comisión debería ser clave para los intereses del sector y redefinir las líneas de una nueva PPC con proyección futura, dotada de fondos suficientes para que las flotas, europea y española, sean competitivas y estén equipadas con medios que hagan posible el relevo generacional.

Las negociaciones que vienen serán tan intensas como la información veraniega. Espere-mos, eso sí, que no sean tan convulsas. **M**



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Revista MAR:

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

Colaboradores:

Sandra Berciano, Diego Rodríguez, Miguel Sánchez, Pablo Santamarta

Secretaría de redacción:

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

Direcciones provinciales:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diseño y maquetación: Ismael Ortuño para Editorial MIC.

Imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

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



sumario

669. Septiembre 2026



Foto de portada: Trabajador en plataforma oceánica.

Imagen elaborada con IA



Prevención de riesgos en el mar



"En el mar, cada detalle cuenta", nueva campaña del INSST para prevenir accidentes. **PÁGINA 10**

Guía de formación del ISM



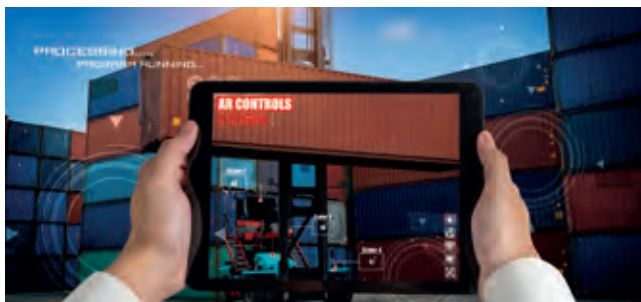
ISMAel, el asistente virtual que ayuda a navegar por la Guía de Formación del ISM. **PÁGINA 14**

Entrevista



Javier Ojeda nos habla de la evolución de la acuicultura en el 40º aniversario de APROMAR. [PÁGINA 30](#)

Sistema portuario



¿Qué define a los puertos inteligentes? Desde la cátedra Smart Ports nos explican cuáles son sus características. [PÁGINA 42](#)

Liderazgo en economía azul



España es el mayor generador de empleo azul de la UE. Conoce nuestras fortalezas y debilidades. [PÁGINA 46](#)

Y además:

18 Prácticas en “El San Pedro”

Alumnos del IFP Marítimo Pesquero de Las Palmas realizaron prácticas embarcados. Así fue la experiencia.

22 Regularización de extranjeros

Conocemos los datos del proceso de regularización de inmigrantes que se llevó a cabo este verano.

26 Informe SOFIA 2026

La Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) presentó el informe del estado de la pesca y la acuicultura en el mundo.

24 Tribuna

Aurora de Blas, directora de Ordenación pesquera y Acuicultura del MAPA, explica la distribución del FEMPA.

38 Marina Mercante

Anuario Estadístico de Marina Mercante, la radiografía más actualizada del sector.

50 Salud mental

Aprende qué es la asertividad para mejorar la comunicación en tus relaciones personales.

54 Páginas médicas

La coagulación sanguínea puede condicionar la aptitud para el embarque.

56 Cocina a bordo.

Tirado de corvina con cítricos y aguacate, una manera fácil y refrescante de preparar pescado.

66 Libro

“Marusía”, un thriller marinero que pone en jaque a la localidad de Ribadeo donde se desarrolla.

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



PRESIDENCIA IRLANDESA EN LA COMISIÓN EUROPEA

Semestre clave para la pesca

El Consejo AGRIFISH celebrado a finales de junio abrió un semestre clave para la política pesquera europea. Aunque la negociación de los Totales Admisibles de Capturas (TAC) y las cuotas para 2027 no culminará hasta diciembre, los primeros debates han perfilado ya la agenda comunitaria: la evolución de la Política Pesquera Común, la gestión del Mediterráneo, la financiación, la modernización de la flota y el relevo generacional.



Las posibilidades de pesca para 2027 se decidirán en el Consejo de Ministros de Agricultura y Pesca (AGRIFISH) de diciembre, pero el proceso político ha comenzado ya. El AGRIFISH de finales de junio fue el primer gran hito de un calendario que marcará el futuro inmediato del sector pesquero europeo.

Sin fijar todavía cifras de capturas, los ministros intercambiaron posiciones sobre los criterios que orientarán las propuestas de la Comisión Europea. Las decisiones deberán apoyarse en los dictámenes científicos y conciliar la conservación de los recursos con la viabilidad económica de las empresas, la estabilidad de las comunidades costeras y el abastecimiento del mercado europeo.

El encuentro confirmó que la política pesquera comunitaria entra en una etapa de revisión. La sostenibilidad ambiental sigue siendo el eje de la gestión, pero el debate incorpora con creciente intensidad la rentabilidad, el envejecimiento de la flota, la incorporación de jóvenes y mujeres al sector, la transición energética, la autonomía alimentaria y la competencia de productos procedentes de terceros países.

Las cuestiones planteadas en dicho Consejo de Ministros han continuado en los encuentros entre las instituciones europeas, los Estados miembros y las organizaciones del sector. El Consejo informal celebrado el 29 de julio en Cork (Irlanda) se



Costas Kadis, comisario europeo de Pesca y Océanos.

centró en el relevo generacional y la modernización. España defendió allí una Política Pesquera Común (PPC) con una regulación más sencilla, mejores condiciones laborales y respaldo financiero suficiente para renovar la flota.

Este planteamiento coincide con los asuntos tratados por el sector con el comisario europeo de Pesca y Océanos, Costas Kadis, y con la presidenta de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, Carmen Crespo.

Por otra parte, representantes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación han mantenido reuniones con las organizaciones pesqueras para preparar la posición española ante las próximas negociaciones.

UNA NUEVA PPC

Más de una década después de la reforma de 2013, las instituciones europeas analizan cómo adaptar la PPC a una realidad distinta. La gestión sostenible de los recursos, el respaldo científico y la protección del medio marino seguirán siendo pilares esenciales, pero los Estados y el sector reclaman respuestas más eficaces a los problemas económicos y sociales que condicionan la actividad.

Entre las principales demandas figura la simplificación administrativa. Las organizaciones pesqueras piden menos carga burocrática y una aplicación más flexible de determinadas normas, especialmente en las flotas sometidas a sistemas de gestión complejos.

El empleo en la
pesca comunitaria
ha caído un 15%.
Los menores de 40
años representan
solo el 26% de los
trabajadores
del sector



El relevo generacional es uno de los grandes retos a los que se enfrenta el sector.

España ha propuesto también revisar el concepto de capacidad pesquera, calculado a partir del arqueobruuto y la potencia motriz de los buques. El Ministerio que dirige Luis Planas considera que este sistema responde a un modelo parcialmente superado por instrumentos como los TAC, las cuotas, los límites de esfuerzo o las vedas. La revisión permitiría determinar si el marco actual dificulta la mejora de la habitabilidad y la seguridad o la incorporación de tecnologías más eficientes, sin aumentar la presión sobre los recursos.

Otra propuesta es avanzar hacia decisiones plurianuales sobre las posibilidades de pesca. Frente a la incertidumbre de las negociaciones anuales, los acuerdos para varios ejercicios aportarían estabilidad, facilitarían la planificación empresarial y favorecerían la incorporación de nuevos profesionales.

RELEVO Y FLOTAS MODERNAS

El empleo en la pesca europea ha disminuido un 15% y la proporción de trabajadores menores de 40 años ha pasado del 31% al 26%,

según los datos del Comité Científico, Técnico y Económico de Pesca trasladados en Cork. Las cifras reflejan las dificultades para atraer y retener profesionales.

Mejorar las condiciones laborales, reforzar la formación, modernizar las titulaciones marítimo-pesqueras y facilitar la incorporación de jóvenes y mujeres aparecen como medidas indispensables.

La modernización de los buques es otra pieza decisiva. La edad media de la flota europea se sitúa entre los 35 y los 40 años, una antigüedad que condiciona la seguridad, la eficiencia energética y la introducción

de mejoras laborales y tecnológicas. Sin profesionales que mantengan la actividad, también se debilitan la seguridad alimentaria, la autonomía estratégica europea y la continuidad económica y social de numerosas comunidades costeras.

La siguiente etapa de la PPC deberá combinar conservación y rentabilidad. Sin actividad viable será difícil financiar la transición energética, modernizar la flota o mejorar las condiciones a bordo; sin sostenibilidad biológica tampoco existirá una base duradera para el futuro económico de la pesca.

MEDITERRÁNEO

La situación de las pesquerías mediterráneas concentrará buena parte de la atención durante los próximos meses. La aplicación de los planes plurianuales sigue siendo especialmente sensible por el efecto acumulado de las reducciones del esfuerzo pesquero sobre determinadas modalidades y territorios.

España defiende que la recuperación de los recursos continúe guiando las decisiones, pero reclama que las medidas incorporen la realidad económica y social de las flotas. La diversidad de especies, artes y modelos empresariales convierte al Mediterráneo en un escenario complejo. España y otros Estados miembros piden que la gestión tenga en cuenta la evolución de cada pesquería, el impacto de las medidas ya aplicadas y los avances en selectividad.

El conocimiento científico deberá acompañarse de mayor previsibilidad. Las restricciones anuales dificultan la planificación, frenan las inversiones y reducen el atractivo

Las decisiones que se adopten este otoño definirán la evolución de la Política Pesquera Común de los próximos años

del sector. De ahí la propuesta de adoptar, cuando sea posible, decisiones plurianuales que aporten estabilidad.

La evolución de la PPC dependerá también de los recursos disponibles para la transición energética, la digitalización, la mejora de la seguridad, la innovación tecnológica y la adaptación al cambio climático. El futuro FEMPA deberá responder a las necesidades ambientales, económicas y sociales del sector y facilitar una transformación que mantenga la actividad en condiciones competitivas.

La incorporación de motores más eficientes, equipos de trabajo seguros, tecnologías de seguimiento y artes más selectivas puede reducir el impacto ambiental sin incrementar la presión pesquera. Para ello será necesario un marco financiero y regulatorio que permita introducir mejoras sin penalizar el espacio o el tonelaje requerido para mejorar las condiciones a bordo. España reclama un instrumento suficientemente dotado para impulsar una nueva generación de buques más seguros, eficientes y selectivos.

MÁS ALLÁ DE TAC Y CUOTAS

En otoño, la Comisión Europea deberá presentar sus propuestas sobre las posibilidades de pesca para 2027, apoyadas en los dictámenes científicos y en la evolución de las poblaciones sometidas a gestión comunitaria. Cada Estado defenderá los intereses de sus flotas dentro de un marco orientado a garantizar la continuidad de las capturas a largo plazo y evitar impactos económicos desproporcionados.

Mismas reglas para todos

- La competitividad exterior constituye otro asunto de fondo. La flota europea trabaja bajo elevadas exigencias ambientales, sociales y sanitarias, mientras parte de los productos importados procede de países con regulaciones diferentes o controles menos estrictos.
- Las empresas comunitarias asumen los costes de la transición ecológica, la seguridad laboral, la trazabilidad y la gestión sostenible, y compiten con producciones sujetas a requisitos distintos. El sector reclama una política comercial más coherente y garantías ambientales, laborales y sanitarias comparables para los productos importados.
- La igualdad de condiciones afecta también a la seguridad alimentaria y a la autonomía estratégica de una Unión Europea muy dependiente de las importaciones pesqueras. Preservar la capacidad productiva propia resulta esencial para mantener

el empleo, invertir en innovación, mejorar las condiciones laborales y garantizar el suministro de alimentos de origen marino.

- Las decisiones del otoño determinarán las posibilidades de pesca para 2027 y mostrarán hasta qué punto la Unión Europea está dispuesta a adaptar su política a una realidad distinta de la que dio origen a la reforma de 2013.
- El reto consiste en crear las condiciones para que la actividad pueda mantenerse, atraer profesionales, modernizar sus buques y conservar su aportación a la seguridad alimentaria, a la economía de las comunidades costeras y a la cohesión territorial de las regiones marítimas. De la capacidad para conciliar sostenibilidad ambiental, rentabilidad económica y futuro social dependerán la campaña de 2027 y buena parte del rumbo de la PPC durante los próximos años.



El momento culminante llegará en diciembre, cuando el Consejo de Ministros de Agricultura y Pesca adopte los TAC y las cuotas para la flota española. Los acuerdos serán el resultado de meses de evaluaciones científicas, contactos técnicos, reuniones políticas y diálogo con el sector.

El debate rebasa, sin embargo, el reparto anual de capturas. Afecta a la estructura de la política pesquera europea. Esto es la simplificación normativa, la estabilidad empresarial, la modernización de la flota, la financiación de la transición energética y la incorporación de nuevos profesionales. **M**

“EN EL MAR, CADA DETALLE CUENTA”

Campaña de Prevención de Riesgos en la pesca

El Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) ha puesto en marcha la campaña «En el mar, cada detalle cuenta» para reforzar la prevención de riesgos laborales en el sector pesquero. La iniciativa responde a una realidad constatada: la pesca es una de las actividades con mayor siniestralidad laboral en España. Por ello, la prevención resulta esencial para proteger a las tripulaciones y mejorar las condiciones de trabajo a bordo.

M MIGUEL SÁNCHEZ

El mar es un entorno cambiante donde la meteorología y las exigencias de la navegación generan múltiples e inesperados riesgos. Aunque estos no pueden eliminarse, sí pueden reducirse los relativos a la organización del trabajo, el estado de los equipos o la ejecución de las maniobras.

La prevención permite actuar sobre estos factores mediante una adecuada planificación, el mantenimiento de la embarcación, la formación de las tripulaciones y la aplicación de buenas prácticas. En un entorno tan exigente, una comprobación a tiempo, una maniobra bien coordinada o una cubierta despejada pueden evitar un desenlace fatal.

Además, los accidentes suelen obedecer a múltiples causas y ser

el resultado de una sucesión de pequeños fallos. Una superficie mojada, por ejemplo, no siempre provoca por sí sola una caída. Sin embargo, si coincide con una zona de paso ocupada, una iluminación insuficiente, el movimiento del buque y una maniobra que obliga a desplazarse con rapidez, varios factores aparentemente menores, pueden terminar ocasionando una situación peligrosa.



La prevención consiste precisamente en detectar y corregir cada uno de esos elementos antes de que lleguen a coincidir. Por fortuna, permite romper esa cadena antes de que sea demasiado tarde.

Más de 40.000 personas trabajan en el sector pesquero español, una actividad estratégica para la economía y el abastecimiento alimentario, pero también una de las de mayor riesgo laboral.

Los datos del INSST muestran cómo la pesca registra el doble de accidentes que la media nacional. Además, sus accidentes mortales multiplican por ocho la media registrada en el conjunto de los sectores, más del doble que en la construcción.

El estudio técnico “Caracterización de la siniestralidad en la actividad pesquera”, elaborado por el INSST, señala que los accidentes

Los accidentes mortales en pesca multiplican por ocho la media registrada en el conjunto de los sectores

más graves se concentran durante las labores de pesca, así como en las maniobras con maquinaria y equipos o elementos sometidos a tensión. Identificar estos riesgos es el primer paso para reducir la siniestralidad.

Con este objetivo nace la campaña «En el mar, cada detalle cuenta». Para recordar cómo la seguridad depende de integrar la prevención en cada tarea cotidiana. No se trata únicamente de reaccionar ante una emergencia, sino de evitar que llegue a producirse mediante revisiones, decisiones y hábitos incorporados al trabajo diario.

DESDE EL MINUTO CERO

La prevención empieza antes de salir a la mar. Revisar el estado de la embarcación, comprobar los equipos, planificar la jornada y asegurar que cada miembro de la tripulación conoce su función reduce la exposición al riesgo desde el primer momento.

Una comprobación previa puede permitir detectar desde un cabo deteriorado hasta una escotilla que no cierra correctamente, un equipo de protección que no está disponible o una herramienta que ha quedado en una zona inadecuada.



La pesca es una de las actividades profesionales con mayor siniestralidad.

Corregir cualquiera de estas incidencias en puerto es mucho más sencillo que hacerlo navegando o en plena faena.

La planificación también ayuda a anticipar las operaciones de mayor riesgo. Antes de iniciar una maniobra conviene que cada persona sepa qué tarea debe realizar, dónde debe situarse y qué señales o indicaciones se utilizarán. En un entorno condicionado por el ruido de los motores, la maquinaria, el viento o el estado de la mar, una comunicación clara puede marcar la diferencia.

Una orden que no se escucha, una señal interpretada de forma distinta o una operación iniciada antes de que todos estén preparados pueden generar una situación peligrosa. Confirmar que las instrucciones han sido comprendidas evita improvisaciones y reduce la posibilidad de errores durante los momentos de mayor exigencia.

NAVEGACIÓN SEGURA

Mantener la estanqueidad del buque, comprobar puertas, portillos, escotillas y sistemas de achique, así como distribuir correctamente las cargas, es esencial para garantizar la estabilidad y facilitar una navegación segura.

Una puerta o una escotilla abierta puede parecer un detalle menor en una jornada tranquila, pero adquiere otro calibre cuando empeora el estado de la mar o se produce una entrada de agua. Igualmente, una vía de agua limitada puede convertirse en un

problema grave si no se detecta a tiempo o si los sistemas de achique no responden adecuadamente.

Por ello, las comprobaciones periódicas no han de hacerse sin más, por pura y descuidada rutina. Revisar cierres, despejar desagües, verificar el funcionamiento de las bombas y comunicar cualquier anomalía permite actuar antes de que una incidencia comprometa la seguridad del buque y de la tripulación.

También se debe prestar atención a la distribución de las capturas, los aparejos, los equipos y otros pesos a bordo. Una colocación inadecuada puede alterar el comportamiento de la embarcación, dificultar los desplazamientos y complicar la respuesta ante un cambio repentino de las condiciones de navegación.

ATENCIÓN CONSTANTE

Las operaciones con artes de pesca concentran algunos de los principales riesgos del sector. Cabos sometidos a tensión, maquinaria en movimiento y espacios reducidos exigen identificar las zonas de peligro, respetar las distancias de seguridad, comprobar el estado de los equipos y mantener una comunicación fluida entre la tripulación.

Durante el largado o la virada, un cabo puede tensarse, desplazarse o cambiar de trayectoria de manera repentina. Si una persona se encuentra dentro de la zona que podría recorrer en caso de movimiento brusco o rotura, apenas tendrá tiempo para reaccionar.

Por eso no basta con conocer el funcionamiento general de la maniobra. Es necesario identificar pre-

La campaña incide en la prevención y en la atención a los pequeños detalles para evitar accidentes.



viamente los espacios de riesgo, evitar situarse en ellos y mantener la atención hasta que la operación haya concluido. La familiaridad con una tarea no elimina el peligro que entraña.

La maquinaria requiere la misma cautela. Intentar retirar un enganche, recolocar un elemento o resolver una incidencia mientras un equipo continúa en funcionamiento puede convertir una intervención rutinaria en una situación de alto riesgo. Detener la máquina, impedir que pueda ponerse en marcha accidentalmente y comunicar la actuación al resto de la tripulación son pasos esenciales.

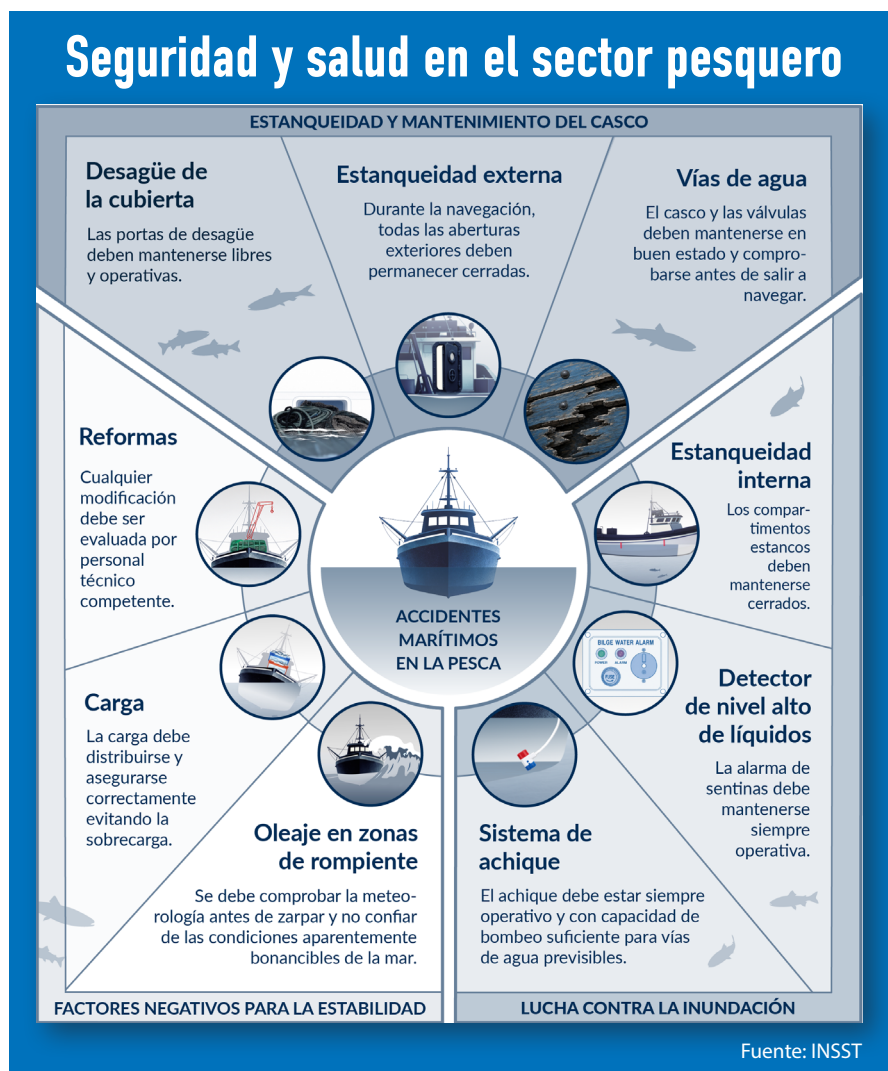
La presión por completar una maniobra o recuperar unos minutos nunca debería justificar que se omitan comprobaciones básicas. A bordo, una actuación apresurada puede tener consecuencias mucho más graves que la demora que se pretendía evitar.

CUBIERTA EN ORDEN

El orden y la limpieza no son meras cuestiones operativas. Cabos, cajas, herramientas, restos de capturas o mangueras depositados en zonas de paso pueden provocar tropiezos y caídas, especialmente cuando el buque se mueve y la tripulación necesita desplazarse con rapidez.

Una cubierta mojada o resbaladiza exige actuar cuanto antes. Limpiar derrames, retirar obstáculos y devolver cada elemento a su lugar reduce riesgos que, por formar parte del paisaje habitual de trabajo, pueden pasar inadvertidos.

También resulta importante mantener despejados los accesos a los



equipos de emergencia y las vías de circulación. En una situación crítica, disponer de un recorrido libre puede facilitar una respuesta rápida y evitar que un incidente se agrave.

Prevenir es detectar y corregir pequeños fallos antes de que se produzca una situación peligrosa.

La prevención se construye a partir de acciones sencillas y repetidas. Hay que revisar periódicamente los procedimientos, comentar los incidentes y analizar las situaciones que estuvieron cerca de provocar un accidente grave. Compartir experiencias y aprender antes de que las situaciones sean graves.

La seguridad es responsabilidad de todos. Armadores, patrones y tripulaciones deben integrar la prevención en la organización del trabajo con formación continua, revisión de procedimientos e intercambio de experiencias. **M**

ASISTENTE VIRTUAL PARA LA FORMACIÓN DEL ISM

Pregunta, ISMael responde



La Guía de Formación del ISM, página web interactiva a la que se accede en la dirección (www.guiaformacionism.com), cuenta con un asistente virtual que aclara las dudas de los interesados a la hora de seleccionar un curso o realizar los trámites para matricularse y asistir a clase. Si tienes alguna duda, ISMael te ayuda.

M ANA DÍAZ

A veces navegar por internet buscando información puede ser una tarea ardua y complicada. Para que el acceso a los cursos que oferta el Instituto Social de la Marina sea un poco más fácil, la Guía de Formación (www.guiaformacionism.com) cuenta ahora con los servicios de un asistente virtual que acompaña a los interesados en el proceso de selección, así como en los trámites que han de seguirse para la inscripción.

Se llama ISMael y es un pez astronauta equipado con el logotipo del ISM que encontramos en la parte inferior derecha de la pantalla del ordenador al acceder

a la página de la Guía. Cualquier usuario puede preguntar a este pececillo cibernético, las dudas que tenga sobre la documentación que necesita para realizar un curso, dónde puede realizarlo o incluso cómo puede llegar al centro donde se imparte la materia. De manera clara y sencilla, este asistente virtual aconsejará, asesora-

rá y resolverá las preguntas que se le plantean.

La Guía de Formación demuestra con este nuevo elemento digital que no solo es un instrumento interactivo de gran utilidad sino también una herramienta viva que incorpora nuevas tecnologías para hacer el camino a la formación marítimo-pesquera y al desarrollo profesional en el mar un poco más fácil.

La iniciativa surgió tras casi un año y medio de intenso trabajo con el fin de disponer de una plataforma que permitiera a los interesados acceder de forma rápida, sencilla e intuitiva a los formularios y a la información para poder, por ejemplo, presentar la solicitud a un curso ofertado en el Plan de Formación del ISM, saber cuándo

Los usuarios
pueden preguntar
al asistente virtual
las dudas que
tengan sobre los
cursos del ISM



Portal único de formación marítimo-pesquera

Guía Formación ISM

Cursos oficiales, salidas profesionales y oportunidades de desarrollo en el sector marítimo.

Cuatro pasos para empezar

Guía rápida



Encuentra tu curso

Filtrar por perfil de ingreso, tipo de curso y objetivo profesional.



Presenta tu solicitud

Plan de formación

2020

Consulta fechas y localidades de inicio de

y dónde se imparte o las plazas disponibles para matricularse.

Es un recurso útil para los ciudadanos, pero también lo es para aquellos funcionarios que se incorporen al ISM en el área de formación, al servirles de soporte técnico en sus labores diarias.

GUÍA INTERACTIVA

La Guía es un documento digital diseñado para ser visualizado en un navegador. Permite acceder a documentos, textos, imágenes y recursos multimedia que están interconectados mediante códigos QR e hipervínculos, cuyos contenidos están relacionados con distintos aspectos de la formación profesional marítima y sanitaria que ofrece el Instituto Social de la Marina.

La inclusión de marcadores permite navegar dentro del documento con total libertad en todas las opciones disponibles. Incluye una relación de provincias y a qué dirección provincial del ISM debe dirigirse el alumno para tramitar

sus solicitudes, dependiendo del municipio en el que esté empadronado.

Además, contiene un índice con las fichas de los cursos incluidos en el Plan Anual de Formación del ISM con datos sobre las horas de duración, los contenidos y requisitos para poder realizarlo. También figuran los contactos de los departamentos de formación de cada una de las direcciones provinciales del organismo, de los Centros Nacionales de Formación de Bamio e Isla Cristina, del Instituto de Formación Marítimo-Pesquera de Las Palmas de Gran Canaria y de otros organismos con competencias relacionadas en

sus respectivas comunidades autónomas.

Desde el comienzo se ideó como una Guía interactiva para que los interesados la utilizaran en función de sus necesidades, despertando curiosidad, considerándola una “rosa de los vientos” para navegar por ella con libertad. Cada ficha a la que se accede describe un breve resumen del contenido de cada curso, los requisitos que deben cumplirse para solicitarlo y obtener una resolución favorable.

Fue elaborada desde la Dirección Provincial del ISM de Santa Cruz de Tenerife, a través de su sección de Formación, con la coordinación y supervisión de la Subdirección General de Acción Social Marítima y la colaboración de las distintas Direcciones Provinciales y los Centros Nacionales de Formación del organismo, así como de la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife, a través de su personal de Titulaciones y de Seguridad Marítima, en la parte relativa a la información sobre cómo homologar un título o certificado. 

La Guía de
Formación del ISM
es un instrumento
interactivo de fácil
uso para todos

Beatriz Dacosta

Responsable de Formación en la DP de Tenerife

“La Guía de Formación nos acerca al usuario”

Empleada en el ISM desde 2008 ha trabajado en distintas áreas del organismo. Es en parte artífice del desarrollo de la Guía de Formación del ISM. Con ella hablamos de las características más importantes de este documento y por qué es útil a los usuarios.

¿Desde cuándo trabajas en el ISM y cuál es tu cometido?

Trabajo en el ISM desde marzo de 2008 y he ocupado puestos en las áreas de seguridad social, sanidad marítima, administración y recursos humanos y, ahora, en formación donde ofrecemos a los trabajadores activos del sector y a quienes deseen iniciar su actividad laboral en el mar, cursos de formación no reglada que les capacitan para embarcar o mantener su puesto en un barco.

Mi labor es invisible y cuanto más invisible sea mejor, eso significa que las cosas van bien. Ayudo a mis compañeros a llevar a buen término la impartición de un curso y hacerlo con calidad. Lo importante no es lo que hago, sino con quien lo hago: un equipo de personas comprometidas que dan lo mejor de sí en atención y empatía a los ciudadanos. Desde la dirección provincial siempre se nos ha permitido sacar adelante

proyectos de mejora. Para hacerlo, además de la idea, es necesario el apoyo de los demás y la perseverancia en el objetivo a conseguir. En este sentido, siempre me he sentido arropada.

¿Cómo surgió esta Guía de Formación?

Cuando llegué al área de formación en 2021, encontré lagunas en la información documental. No porque no existiera, sino porque estaba dispersa y era difícil de obtener; algo que no ocurre en otras áreas de gestión del ISM. Este problema no existe en la atención presencial, pero en la sede electrónica había que ofrecer al ciudadano un documento con información ordenada e hipervinculada para que pueda presentar solicitudes sin dificultad.

La Guía permite
consultar en
tiempo real el
estado actual
del curso que el
alumno desee
realizar

¿Cómo fue el proceso?

En principio se diseñó para la provincia de Santa Cruz de Tenerife, el ámbito de actuación de la dirección provincial donde presto servicios. Inicialmente fue un catálogo de cursos, pero necesitábamos ampliar el contenido con documentos accesibles que pudieran descargarse. Contactamos con la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife para incluir sus procedimientos de homologación y colaboraron con nosotros desde el principio.

Cuando entré a trabajar en este área pensé que, aunque lo esencial era impartir los cursos programados, faltaba la carcasa. Por eso, diseñamos una carpeta con códigos QR para informar a los alumnos. Después, folletos promocionando algunos cursos y, finalmente, surgió el catálogo de formación que fue transformándose en la Guía de Formación que nació como un documento pdf y se convirtió en página web, gracias al impulso del subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio.

¿Cómo la definirías?

Es un documento digital accesible, con información sobre formación muy útil para el sector,

estructurada sencillamente, ordenada e hipervinculada. Facilita la presentación de solicitudes por registro electrónico y que se conozcan los trámites e itinerarios relacionados con la programación que ofrecemos.

¿Por qué debemos saber navegar en esta web?

Porque conecta al usuario directamente con el ISM y la DGMM, familiarizándole con nuestra formación y permitiéndole diseñar sus propios itinerarios formativos. Además, permite consultar en tiempo real el Plan Anual de Formación del ISM y el estado actual de un curso concreto: cuántas solicitudes hay presentadas, las plazas disponibles, etc. A través de la Guía, se accede a todos los formularios que puede necesitar para las gestiones y sobre todo ahorra

mucho tiempo de búsqueda de recursos dispersos en internet.

¿Cuál ha sido la mayor dificultad para crearla?

El tiempo disponible para su elaboración. Se tardó en completarla algo más de un año, porque no fue un documento premeditado de principio a fin, sino que al catálogo inicial de cursos se le fueron añadiendo contenidos en función de las necesidades observadas en el día a día, en el trato con la gente y con los compañeros de trabajo. Los datos, al ser tan precisos, habrá que actualizarlos periódicamente.

La actualización de la Guía es tarea de todos. Si queremos que la web sea útil debe mantenerse al día y ser accesible, con contenidos bien estructurados y un lenguaje asequible. Desde la Subdirección General de Acción Social Marítima

se promueven las actualizaciones, en las que están implicadas todas las direcciones provinciales así como eliminar centros nacionales de formación.

¿Habéis comprobado el grado de satisfacción de los usuarios?

A día de hoy, no se ha realizado ninguna encuesta sobre la Guía. En la página web sería interesante tener un contador de visitas para analizar, por lo menos, el número de accesos y consultas al contenido. En nuestra dirección provincial, en atención al público, damos difusión y a veces nos felicitan. También desde otras direcciones provinciales nos felicitan y nos hacen observaciones, pero el objetivo es mejorar y ofrecer un buen producto, facilitar el acceso a los contenidos y que estos sean claros y útiles, aunque nadie diga nada. 



DIARIO DE PRÁCTICAS DE ESTUDIANTES CANARIOS EN EL MAR

Listos para trabajar

La evolución de la FP hacia una formación con más vínculos con el mundo laboral implica una actualización en el planteamiento de los estudios y un cambio en la organización y temporalización de los contenidos teóricos y prácticos. En verano, estudiantes del IFP Marítimo Pesquero de Las Palmas de Gran Canaria pusieron en práctica sus conocimientos a bordo de "El San José", una embarcación pesquera artesanal. Así fue la experiencia.





M JUAN SOCORRO

DIRECTOR DEL IFP MARÍTIMO PESQUERO DE LAS
PALMAS DE GRAN CANARIA

En el camino hacia una inmersión real del alumnado en el mundo laboral, destacamos la formación en prácticas de pesca que han realizado este verano estudiantes de los ciclos formativos de grado medio y superior de Puente, del IFP Marítimo Pesquero de Las Palmas de Gran Canaria, perteneciente a la Dirección Provincial del ISM de Las Palmas.

En este proyecto han participado agentes como el Grupo de Acción Costera de Gran Canaria (GACGC), la Cooperativa de Pescadores de Melenara, la embarcación de pesca profesional "El San Pedro", la Capitanía Marítima de Las Palmas, y nuestro centro. Hemos conseguido una participación activa de los estudiantes, demostrando interés en el aprendizaje y en la realización de prácticas de pesca, primero, y de manipulación, conservación, venta y distribución de los productos a través del primer punto de venta, después.

En la última semana de mayo y la primera de junio, alumnos de los ciclos formativos de grado medio (Grado D, nivel 2) de Navegación y Pesca de Litoral, y de grado superior (Grado D, nivel 3) de Trans-

porte Marítimo y Pesca de Altura, lograron hacer realidad parte de su proyecto de estudios, y con ello de vida, siendo marineros en un barco de pesca artesanal de la Cooperativa de Pescadores de Melenara.

PRÁCTICAS EN EL MAR

Francisco Torres ("Pachi", como le llamamos todos), licenciado en Ciencias del Mar, pescador profesional y profesor de Pesca de nuestro Instituto, acompañó a los alumnos en la práctica a bordo de un pesquero y describe así la experiencia: *"los alumnos tuvieron la oportunidad de embarcarse y hacer prácticas a bordo de un buque de pesca profesional, experiencia que marcará un antes y un después en su formación. Desde el momento que pisaron cubierta, la impresión fue de absoluto asombro y fascinación. Vivir de cerca la experiencia, tomar conciencia de las dimensiones del medio, la complejidad de los sistemas de navegación, de búsqueda de peces y la realidad del oficio, les despertó una admiración inmediata, superando con creces cualquier expectativa que hubieran proyectado en las aulas"*.

Teniendo en cuenta que la pesca artesanal es dominante en Canarias, los estudiantes experimentaron en persona el trabajo en el mar. Su grata y activa participación,

El valor añadido residió en las explicaciones
sobre el oficio que los profesionales del
mar dieron a los alumnos



Los estudiantes pusieron en práctica los contenidos aprendidos en las aulas.

tanto en las maniobras con el cerco como con el calado y levado de artes de trampa, demostraron su capacidad para adaptarse al esfuerzo físico y al virado manual que exigen nuestras tradiciones pesqueras.

Finalizadas las maniobras, los jóvenes sintieron la incertidumbre y expectación cuando el arte se aproxima al barco y descubrir qué había en cada nasa. Con la captura en cubierta, los alumnos procedieron a la clasificación del pescado. Fue muy gratificante ver su respeto hacia el medio cuando procedieron a la suelta, inmediata y cuidadosa, de las especies no deseables o de aquellas que no cumplían la talla mínima, aplicando la ética de sostenibilidad de la pesca artesanal.

Posteriormente, los alumnos se volcaron en la manipulación del producto para garantizar su máxima frescura y calidad, participando en las tareas de lavado en cubierta, el correcto llenado de las cajas y la posterior aplicación de la mezcla

exacta de hielo y agua para un óptimo mantenimiento térmico. No solo aprendieron la importancia de mantener la cadena de frío, sino también el valor y el mimo con los que el pescador artesanal trata cada pieza, desde su captura hasta la llegada a puerto.

ACTIVIDAD COMERCIAL

Amarrados en el muelle, la actividad se trasladó a tierra donde los estudiantes completaron el ciclo del producto participando en el pesaje oficial de las capturas, aprendiendo la importancia de la

trazabilidad y los estrictos controles sanitarios que definen a nuestro sector. El grupo asimiló de manera práctica la aplicación del protocolo de control de la ciguatoxina, procediendo al pesaje por unidades de las especies sensibles que superaban los pesos regulados para la toma de muestras.

El broche de oro fue la formalización del desembarco junto al personal de la cooperativa, donde los alumnos asistieron a la confección de la nota de primera venta. Este documento, vital en la economía y fiscalización de la pesca artesanal, les permitió comprender cómo se traduce el esfuerzo físico realizado en el mar y el muelle en un proceso comercial transparente, legal que pone en valor el producto local.

El valor añadido de las prácticas residió en el factor humano. La excelente relación y comunicación establecida con los pescadores. Los estudiantes se ganaron el respeto de la tripulación, mostrando

“El contacto con el
oficio supera con
creces lo aprendido
en las aulas”

Francisco Torres,
profesor y pescador

empatía y capacidad de escucha tanto en el trabajo en puerto como durante la faena en la mar.

Lo más destacable fue el nivel de implicación y compromiso de todos los grupos. Los alumnos se integraron en la rutina a bordo, mostrando gran curiosidad y disposición para trabajar en equipo.

Uno de los momentos más entrañables de la jornada ocurrió en el cuarto de pescadores. Fue realmente bonito ver cómo los alumnos conectaron con los marinos de distintas generaciones presentes en el puerto.

RELEVO GENERACIONAL

Los pescadores más veteranos y los jóvenes en activo no dudaron en abrirse a los alumnos, escuchando sus inquietudes y debatiendo sobre el futuro y las preocupaciones del sector. La magia de ser isleños se hizo patente cuando, entre anécdotas y charlas, empezaron a surgir vínculos y conocidos en común en otras islas del archipiélago. Este cruce de historias demostró que el sector de la pesca artesanal canaria no es un conjunto de barcos aislados, sino una gran familia interconectada por los mismos lazos, el mismo respeto al mar y un arraigo cultural que une a las islas del archipiélago.

Como docente, comprobar el éxito de esta colaboración entre la nueva generación y los profesionales en activo es el mayor orgullo posible. Regresamos a tierra con la certeza de que estas prácticas no solo afianzan las competencias técnicas de los alumnos, sino que les despiertan respeto hacia la profesión.



Los estudiantes mostraron destreza en diversas actividades pesqueras.

La implicación de distintos agentes hace posible poner en marcha este tipo de proyectos

El IFP Marítimo Pesquero de Las Palmas comparte con el Grupo de Acción Costera de Gran Canaria, dirigido por Montserrat Gimeno Ortiz, una sinergia que resumimos en la implicación para reforzar la economía azul sostenible y, en este caso concreto, promover la formación y el relevo generacional efectivo en la pesca costera artesanal, favorecer la participación de jóvenes en la vida económica y social de la zona costera, impulsar la valorización de los productos de proximidad y sensibilizar sobre la biodiversidad, el patrimonio ambiental y el patrimonio pesquero.

Trabajamos para continuar en este proyecto con el que queremos establecer un marco de cooperación entre ambas instituciones, impulsando actuaciones conjuntas de formación, divulgación, orientación profesional, sensibilización y conexión con el sector local, con especial atención al relevo generacional, la pesca artesanal, la economía azul sostenible, la valorización del producto pesquero local y la participación de jóvenes en la vida económica y social de las comunidades costeras de Gran Canaria.

La implicación de los diferentes agentes sociales: cooperativas y cofradías de pescadores, junto con su administración y sus embarcaciones es el pilar para que estas líneas de actuación puedan seguir realizándose. Quiero transmitir mi más sincero agradecimiento al GACGC, a la Cooperativa de pescadores de Melenara, al barco "El San Pedro", a Pachi, Montse, Davinia, Juan Francisco, Sergio y a toda la tripulación.

PROCESO DE REGULARIZACIÓN DE INMIGRANTES

Poca incidencia en el Régimen Especial del Mar

El proceso extraordinario de regularización de inmigrantes se tradujo en 262.475 altas en la Seguridad Social hasta el 30 de julio. Sin embargo, su efecto en las actividades marinas fue mínimo. Solo 155 personas quedaron encuadradas en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, el 0,06% de las incorporaciones vinculadas al proceso.

M PABLO SANTAMARTA

Entre el 16 de abril y el 30 de junio, período en el que estuvo abierto el proceso de regularización de inmigrantes aprobado por el Gobierno, se presentaron un total de 1.174.978 solicitudes. El 79,6% correspondió al arraigo extraordinario y el 20,4% a personas que habían solicitado protección internacional. Al término del proceso, el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones había tramitado 609.737 expedientes, mientras que 262.475

solicitantes figuraban ya de alta en la Seguridad Social.

Ambas cifras miden realidades diferentes. El número de afiliados no equivale al de autorizaciones concedidas, ni permite calcular una tasa de resolución. Entre quienes solicitaron acogerse al procedimiento hay menores, personas sin empleo y expedientes que todavía se encontraban en tramitación. Además, las modificaciones introducidas por el Real Decreto 316/2026, de 14 de abril, en el Reglamento de Extranjería, han permitido trabajar de forma provisional, por cuenta ajena o propia,



desde la comunicación del inicio del expediente, estableciendo un plazo máximo de tres meses para resolverlo. Esa habilitación explica que parte de las altas se produjera antes de concluir el procedimiento administrativo.

La población acogida es mayoritariamente joven y se encuentra en edad laboral. El 87% de los solicitantes tiene entre 16 y 64 años y el 59,4% no ha cumplido los 34. La encuesta remitida por el Ministerio a los mayores de 16 años reunió 36.187 respuestas válidas: el 84% declaró un dominio pleno del español, el 43% tenía bachillerato o estudios de FP y otro 24% contaba con título universitario. Al ser una encuesta voluntaria, los



Inmigrantes
haciendo cola
a la entrada de
una oficina de
Extranjería.

La incorporación de trabajadores extranjeros tuvo un peso destacado en la evolución del empleo en julio

resultados no pueden extenderse al conjunto de solicitantes.

TRABAJADORES EXTRANJEROS

La incorporación de trabajadores extranjeros tuvo un peso destacado en la evolución del empleo durante julio. La Seguridad Social registró una media de 22.508.065 afiliados, 41.727 más que en junio. En ese mismo período, la afiliación extranjera aumentó en 66.046 personas, mientras que la

de trabajadores españoles descendió en 24.318. El saldo mensual positivo procedió, por tanto, del crecimiento del empleo extranjero, aunque no puede atribuirse en su totalidad a la regularización.

Al terminar julio había 3.512.223 afiliados extranjeros, equivalentes al 15,6% del total de cotizantes y 420.875 más que un año antes. Dentro del colectivo vinculado al procedimiento extraordinario predominó claramente el trabajo

asalariado. De los 262.475 afiliados identificados por la Seguridad Social, 213.883, el 81,5%, estaban incluidos en el Régimen General. Otros 21.718 figuraban en el sistema especial agrario, 14.054 en el sistema del hogar y 12.675, el 4,8%, trabajaban por cuenta propia. Madrid concentró el 19,8% de las incorporaciones; Cataluña, el 17,8%; Andalucía, el 12,7%; y la Comunidad Valenciana, el 12,1%.

ALTAS EN EL REM

Frente a esas magnitudes, la llegada al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar fue residual. Las 155 altas registradas representan aproximadamente una de cada 1.700 incorporaciones derivadas del proceso.

La información disponible no desglosa las 155 altas por actividad, ocupación ni tipo de empresa, de modo que no permite saber cuántas terminaron en barcos pesqueros, instalaciones acuícolas, puertos o buques mercantes.

Como referencia, en marzo de 2026 figuraban registrados en el REM 6.221 afiliados extranjeros sobre un total de 67.282 personas; es decir, el 9,25% de los afiliados. En julio de 2026 los datos eran: 7.539 afiliados extranjeros, un 10,24% sobre un total de 73.631 afiliados. El número de extranjeros en el REM se ha incrementado en 1.318 personas, un 21,19% y su proporción respecto al total de afiliados casi un 1%. Si bien el incremento no puede asociarse al proceso de regularización, sí parece indicar que la mayor presencia de extranjeros en el sector podría derivarse en parte al mismo. [M](#)

Jubilados en activo

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 27 de mayo el Real Decreto 416/2026, una nueva norma que moderniza el régimen jurídico de la jubilación flexible con el objetivo de incentivar su utilización y reforzar la compatibilidad entre el cobro de la pensión de jubilación y el desempeño de una actividad laboral. La norma, que ha entrado en vigor el 28 de agosto, también incluye modificaciones en la jubilación demorada en su modalidad mixta.

M RAQUEL TOMÁS BARRANCO

La jubilación flexible es una modalidad de jubilación que permite a una persona ya jubilada volver a trabajar. Así, se compatibiliza ese empleo con el cobro de una parte de su pensión. El pensionista mantiene su condición de jubilado, pero puede reincorporarse al mercado laboral, con jornada reducida, cobrando simultáneamente una parte de su pensión. Esta modalidad de jubilación hasta ahora ha tenido una implantación limitada.

La norma introduce una regulación completamente renovada con el fin de convertirla en un instrumento eficaz para facilitar el retorno al mercado laboral tras la jubilación.

Entre las principales novedades destacan:

Ampliación de la jubilación flexible al trabajo autónomo

Antes solo podían acceder a la jubilación flexible los pensionistas de jubilación que llevasen a cabo un trabajo a tiempo parcial. Ahora, también puede compatibilizarse con la actividad por cuenta propia, siempre que el pensionista no haya estado de alta como autónomo en los tres años anteriores a la jubilación. Si el trabajo es por cuenta propia la pensión compatible será siempre del 25%.

Ampliación de la jornada compatible para los trabajadores por cuenta ajena

Anteriormente a la reforma los límites de la jornada se fijaban entre un

25% y un 75% de la jornada ordinaria comparable. Tras la reforma los límites de la jornada parcial compatible con la jubilación parcial se sitúan entre el 33% y el 80%.

 **Incentivos económicos reforzados**
En el trabajo por cuenta ajena, la pensión se reduce en proporción inversa a la jornada (igual que antes), pero si la actividad se inicia tras seis meses desde la jubilación, se aplican incentivos en función de la jornada. Se incrementará el 25%, si la jornada está entre el 55% y el 80% y el 15%, si la jornada está entre el 33% y el 54%.

JUBILACIÓN DEMORADA

La norma también modifica el régimen jurídico del complemento económico de demora en su modalidad “opción mixta”, que



combina un porcentaje adicional sobre la pensión con un pago único en los supuestos de jubilación demorada.

Para acceder a esta modalidad se exige acreditar un mínimo de dos años completos de demora. El cálculo de la opción mixta de abono del complemento de demora se estructura en función de los años de demora que se acrediten entre la fecha en que se cumple la edad ordinaria de jubilación y el momento en el que se accede a la pensión. Así:

- Cuando entre la fecha en que se alcanza la edad ordinaria de jubilación aplicable y la del hecho causante de la pensión de jubilación se acrediten entre dos y ocho años y medio, la mitad del periodo se computa con un incremento del 4% por año y la otra mitad se abo-

La reforma del sistema de pensiones pretende que la jubilación flexible sea una opción real y atractiva

na como pago único, incluyendo los semestres restantes.

- Cuando entre la fecha de cumplimiento de la edad ordinaria de jubilación aplicable y la del hecho causante de la pensión se acredite un periodo de nueve o más años cotizados, se reconoce un pago único equivalente a cinco años de

demora, y el resto del período genera un incremento del 4% por año o del 2% por semestre.

Con este Real Decreto, el Gobierno refuerza su compromiso con un sistema de pensiones más flexible, sostenible y adaptado a las nuevas realidades laborales, facilitando que las personas mayores que lo deseen puedan seguir activas sin renunciar a su protección social.

La reforma pretende, en definitiva, convertir la jubilación flexible en una opción real y atractiva, contribuyendo al equilibrio del sistema y al aprovechamiento del talento y la experiencia de las personas trabajadoras de mayor edad.

La norma ha entrado en vigor el 28 de agosto y no tiene efectos retroactivos. Por tanto, las pensiones ya causadas mantienen el régimen anterior. **M**

INFORME SOFIA 2026

Producir más pero mejor

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) ha publicado “El estado mundial de la pesca y la acuicultura” (Informe SOFIA 2026) donde analiza la evolución de ambas actividades, confirmando el crecimiento de la producción mundial de alimentos acuáticos, identificando los principales desafíos para la sostenibilidad y situando a la Transformación Azul como la hoja de ruta hacia el futuro.

M MIGUEL SÁNCHEZ

La pesca y la acuicultura desempeñan un papel estratégico en la seguridad alimentaria mundial. En un contexto marcado por el crecimiento demográfico, la presión sobre los recursos naturales y la necesidad de garantizar dietas saludables, los alimentos acuáticos destacan por ser fuente de proteínas de alta calidad, ácidos grasos esenciales, vitaminas y minerales.

El informe SOFIA 2026 da cuenta de cifras récord. Hace dos años, la

producción mundial de animales acuáticos alcanzó 194,6 millones de toneladas (el mayor volumen registrado hasta entonces) de las que, alrededor de 178 millones (90%), se destinaron al consumo humano. Mientras, la disponibilidad media ascendió a 21,3 kilos/persona y año, un 50% más que a comienzos de la década de 1990.

Más allá de los registros históricos, el informe lanza un mensaje de fondo: el crecimiento futuro deberá compatibilizar el aumento de la producción con la conservación de los ecosistemas y el uso sostenible de los recursos. Esa visión es el

punto de partida de la denominada Transformación Azul, la estrategia con la que la FAO quiere orientar el desarrollo de la pesca y la acuicultura en la próxima década.

NUEVO MODELO PRODUCTIVO

El informe SOFIA 2026 lanza la idea de que la producción mundial continúa creciendo, pero el modelo que la impulsa ha cambiado.

Durante buena parte del siglo XX, el incremento de la oferta de pescado estuvo ligado a la expansión de la pesca extractiva. Hoy, esa tendencia se ha estabilizado y el crecimiento procede, casi en exclu-





siva, de la acuicultura. En 2024, esta actividad aportó 102,7 millones de toneladas frente a los 91,9 millones de la pesca extractiva, convirtiéndose en la principal fuente de producción de animales acuáticos dirigidos al consumo humano.

Para la FAO, este cambio representa una transformación estructural del sistema alimentario mundial y no una simple variación coyuntural de la producción. Sin embargo, no debe interpretarse como una sustitución entre actividades. La pesca extractiva continúa siendo esencial para millones de personas y constituye la base económica y cultural de numerosas comunidades costeras.

La acuicultura es la principal fuente mundial de alimentos acuáticos destinados al consumo humano

El margen para seguir aumentando las capturas resulta limitado si se quiere preservar la sostenibilidad de los recursos. Por ello, el crecimiento futuro descansará, sobre todo, en una acuicultura más eficiente, innovadora y ambiental-

mente responsable, integrada con la pesca dentro de un mismo sistema alimentario.

CALIDAD DE LA GOBERNANZA

El reto del crecimiento de la producción pasa porque los recursos pesqueros puedan mantenerse a largo plazo. El informe presenta matices en este sentido.

Según la FAO, el 62,4% de las poblaciones de peces analizadas está dentro de niveles biológicamente sostenibles, con una proporción inferior a la registrada hace dos décadas. Cuando el análisis se realiza en función del volumen de capturas, el panorama cambia: el 72,6% de los desembarques mundiales proceden de poblaciones explotadas de manera sostenible.

La diferencia demuestra que las pesquerías de mayor volumen suelen coincidir con aquellas que cuentan con mejores sistemas de evaluación científica y gestión. Para la FAO, la sostenibilidad depende tanto del estado de los recursos como de la calidad de su gobernanza. Así, donde existen datos fiables, seguimiento científico y medidas de gestión eficaces, las poblaciones muestran mayor capacidad para mantenerse en niveles sostenibles.

Fortalecer la gobernanza es, por consiguiente, objetivo prioritario para los próximos años. Mejorar la recopilación de datos, ampliar las evaluaciones científicas, combatir la pesca ilegal y reforzar la cooperación internacional serán factores decisivos para compatibilizar la explotación de los recursos con su conservación.

MOTOR ECONÓMICO

La importancia de la pesca y la acuicultura trasciende la producción de alimentos. El sector constituye un motor económico y social para millones de personas y desempeña un papel decisivo en el desarrollo de numerosas comunidades costeras.

El informe SOFIA estima que alrededor de 65 millones de personas trabajaban en 2024 en el sector primario de la pesca y la acuicultura, ya fuera a tiempo completo, parcial o de forma ocasional. A esa cifra hay que añadir el empleo generado en actividades como la transformación, el transporte, la comercialización o la construcción naval, que amplían notablemente su impacto económico.

Asia concentra cerca del 85% del empleo mundial, reflejo del peso que la pesca y la acuicultura mantienen en la economía de la región. África ocupa el segundo lugar, mientras que América Latina y el Caribe continúan desempeñando un papel relevante tanto en la producción como en el comercio internacional. Para muchos países de renta media y baja, los alimentos acuáticos re-



La acuicultura se consolida como principal proveedor de alimento acuático.

presentan mucho más que una fuente de proteínas: constituyen uno de los principales medios de vida para millones de familias.

El informe también destaca la contribución de las mujeres, especialmente en las actividades posteriores a la captura. Aunque representan aproximadamente una cuarta parte del empleo en el sector primario, su participación resulta fundamental en el procesado, la transformación y la comercialización de los productos pesqueros. La FAO considera que reforzar su participación y mejorar la igualdad de oportunidades forma parte de un desarrollo verdaderamente sostenible.

La dimensión económica del sector se completa con un comercio internacional que continúa creciendo y que facilita el acceso a alimentos acuáticos en mercados muy alejados de las zonas de producción. Mantener cadenas de suministro eficientes, resilientes y sostenibles será uno de los factores decisivos para res-

ponder a una demanda mundial cada vez mayor

TRANSFORMACIÓN AZUL

La idea de la Transformación Azul vertebra el informe de la FAO. Se presenta no como un programa aislado, sino como una estrategia global para garantizar que la pesca y la acuicultura sigan contribuyendo a la seguridad alimentaria sin perjuicio para los ecosistemas.

La iniciativa se apoya en tres grandes ejes. El primero apuesta por una acuicultura sostenible capaz de responder al incremento previsto de la demanda mundial de alimentos acuáticos. El segundo persigue mejorar la gestión de las pesquerías con mayor base científica y el refuerzo de la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. El tercero propone modernizar las cadenas de valor para reducir pérdidas y desperdicios, mejorar la trazabilidad y generar oportunidades económicas más inclusivas para comunidades costeras, pequeños productores, mujeres y jóvenes.

Según la FAO, el 62,4% de las especies analizadas en el informe SOFIA se explota de modo sostenible.





La pesca es la base económica de muchas comunidades costeras del mundo.

Lejos de plantear un modelo exclusivamente teórico, el informe recoge experiencias desarrolladas en distintos continentes que demuestran cómo esa transformación ya está en marcha. Proyectos de acuicultura sostenible, iniciativas de innovación tecnológica y programas de mejora de la gestión pesquera muestran que es posible incrementar la producción utilizando mejor los recursos disponibles y reduciendo el impacto ambiental.

El mensaje de la FAO es significativo ya que desplaza el foco del crecimiento cuantitativo hacia la calidad de ese crecimiento. No se trata de producir más, sino mejor, con mayor eficiencia, menor impacto ambiental y mejor distribución de los beneficios económicos y sociales.

Las previsiones apuntan a que la producción mundial de animales acuáticos continuará creciendo en la próxima década, aunque a ritmo más moderado. Según las estimaciones de la FAO, en 2034 se alcanzarán 214 millones de tone-

ladas, impulsadas principalmente por la expansión de la acuicultura, cuya producción podría situarse en torno a 119 millones de toneladas, frente a los 95 millones previstos para la pesca de captura.

El consumo mundial también seguirá aumentando hasta situarse cerca de los 21,9 kilos/persona y año, aunque según la FAO estas previsiones dependerán de la capacidad para afrontar desafíos como el cambio climático, la pérdida de biodiversidad, la presión sobre los recursos o la evolución de los mercados internacionales.

Más eficiencia,
menos impacto
ambiental y una
gestión basada en
el conocimiento
científico son las
claves del futuro

El éxito ya no se medirá solo por el volumen de producción, sino también por su capacidad para garantizar alimentos saludables, conservar los ecosistemas, generar empleo de calidad y fortalecer la resiliencia de las comunidades que dependen de la pesca y la acuicultura.

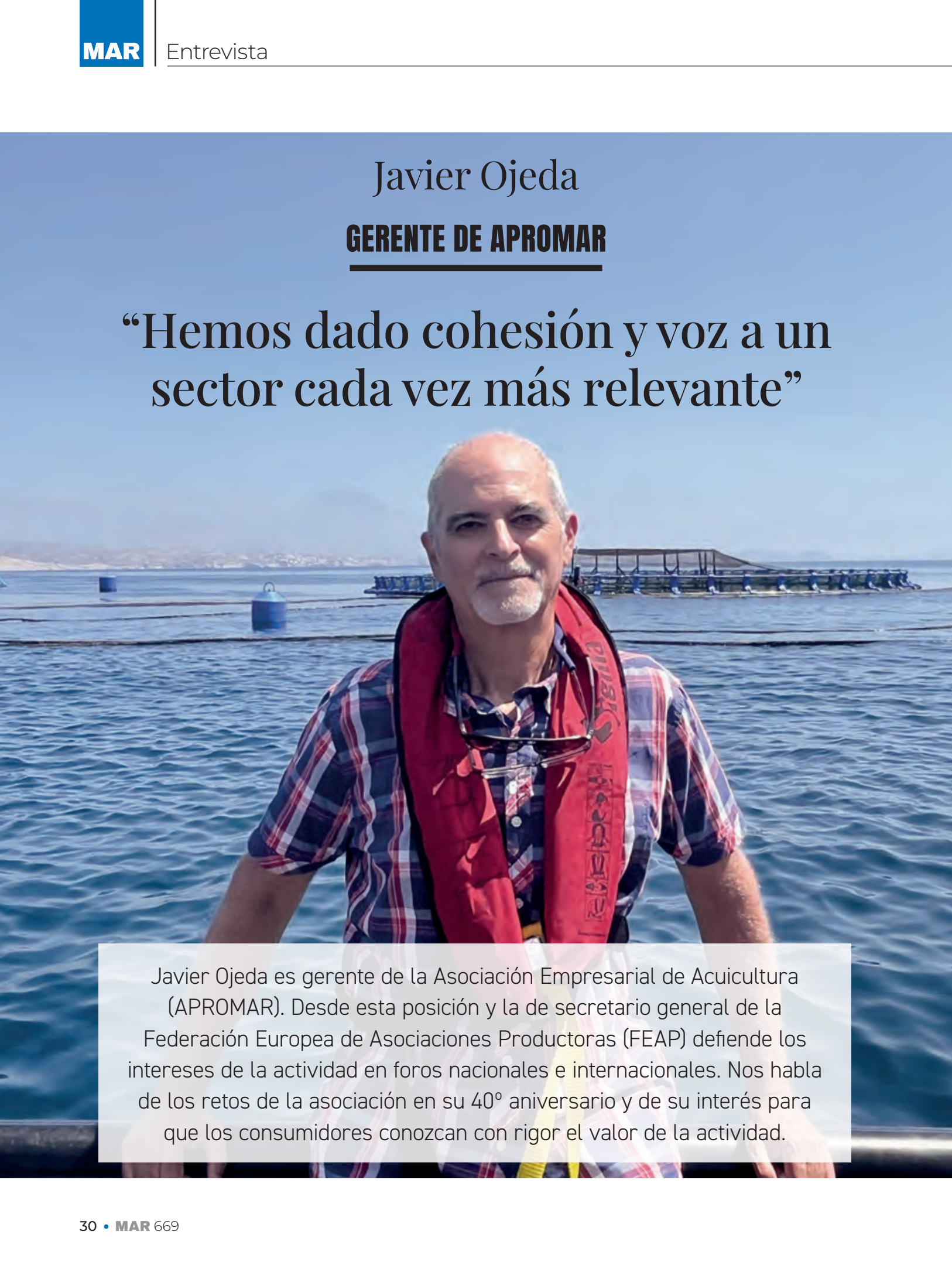
HOJA DE RUTA FUTURA

El informe SOFIA dibuja un escenario de transformación para el conjunto del sector. La producción mundial continúa creciendo, el consumo alcanza máximos históricos y la acuicultura se consolida como el principal motor de ese desarrollo. Al mismo tiempo, la sostenibilidad de los recursos sigue planteando importantes desafíos y exige reforzar la gestión basada en el conocimiento científico.

Lejos de presentar estas tendencias como procesos independientes, la FAO propone entenderlas como parte de una misma estrategia. Pesca y acuicultura deben complementarse para responder a la demanda creciente de alimentos, preservar los recursos naturales y mantener la economía de millones de personas en el mundo.

Ese es el principal mensaje que ofrece el informe SOFIA. El futuro de la pesca y la acuicultura no dependerá solo de su capacidad para producir más, sino de hacerlo de forma más inteligente, sostenible e inclusiva.

En esa transformación confluyen la ciencia, la innovación, la cooperación internacional y la gestión responsable de unos recursos que seguirán siendo esenciales para alimentar a una población mundial en constante crecimiento. 

A photograph of Javier Ojeda, a middle-aged man with a grey beard and mustache, wearing a red and blue plaid shirt and a red life vest. He is standing on a boat, with his arms crossed. In the background, there are blue floating cages for aquaculture in a body of water under a clear blue sky.

Javier Ojeda

GERENTE DE APROMAR

“Hemos dado cohesión y voz a un sector cada vez más relevante”

Javier Ojeda es gerente de la Asociación Empresarial de Acuicultura (APROMAR). Desde esta posición y la de secretario general de la Federación Europea de Asociaciones Productoras (FEAP) defiende los intereses de la actividad en foros nacionales e internacionales. Nos habla de los retos de la asociación en su 40º aniversario y de su interés para que los consumidores conozcan con rigor el valor de la actividad.



M ANA DÍAZ

¿Cuáles han sido los logros de APROMAR en sus 40 años de vida?

Cuando APROMAR nació, hace cuatro décadas, la acuicultura española era una actividad con un enorme potencial por desarrollar. El principal reto fue precisamente contribuir a construir un sector unido, moderno, profesionalizado y capaz de generar confianza.

A lo largo de estos años hemos trabajado para representar a las empresas productoras, impulsar la innovación, favorecer el diálogo con las administraciones y trasladar a la sociedad la importancia de una actividad estratégica para la alimentación.

Si algo nos enseña este aniversario es que los grandes avances se consiguen cuando existe una visión compartida. Hoy podemos afirmar con orgullo que la acuicultura española es una referencia en Europa y que APROMAR ha contribuido a dar cohesión y voz a un sector cada vez más relevante.

¿Cómo ha evolucionado nuestra acuicultura en producción e imagen?

La evolución ha sido muy positiva. España ha sabido aprovechar sus condiciones naturales, la capacidad científica y el esfuerzo de sus empresas para situarse entre los referentes europeos de acuicultura.

Pero tan importante como la evolución productiva ha sido la evolución social. Hoy existe un mayor conocimiento sobre qué es la acuicultura y sobre el papel que desempeña en la producción de alimentos saludables y sostenibles.

Todavía tenemos margen para mejorar ese conocimiento, pero la percepción social es cada vez más favorable gracias a una mayor transparencia, más información y un contacto más directo con los consumidores.

¿En qué medida el asociacionismo contribuye a impulsar la actividad?

El asociacionismo es fundamental. Los retos actuales son demasiado complejos para abordarlos de forma individual.

La acuicultura se conoce cada vez más. La percepción social de la actividad es relevante

Las asociaciones permiten compartir conocimiento, identificar prioridades comunes, impulsar proyectos colectivos y mantener un diálogo constructivo con las administraciones, la comunidad científica y la sociedad.

Además, ayudan a generar una visión estratégica a largo plazo que beneficia a todo el sector. APROMAR es precisamente el reflejo de esa voluntad de trabajar juntos desde el presente para construir un futuro mejor.

¿A qué retos nos enfrentamos?

El principal reto es seguir creciendo de manera sostenible para responder a una demanda creciente de alimentos saludables de origen acuático.

Para ello debemos seguir avanzando en innovación, digitalización, bienestar animal, sostenibilidad ambiental y eficiencia productiva. También es importante continuar mejorando el conocimiento social de la actividad y facilitar un entorno que permita el desarrollo de nuevas iniciativas empresariales.

Más que hablar de dificultades, prefiero hablar de oportunidades. La acuicultura está llamada a desempeñar un papel cada vez más importante en la seguridad alimentaria mundial y España cuenta con todos los elementos para liderar ese proceso.

¿Transparencia e información veraz son la clave para ganar la confianza de los consumidores?

La confianza se construye a través del conocimiento y la transparencia. Desde APROMAR vamos a seguir impulsando iniciativas para acercar la realidad de la acuicultura a la sociedad, mostrando quiénes somos, cómo trabajamos y qué aportamos.

Queremos que los consumidores conozcan a las personas que están detrás de esta actividad, los controles que garantizan la calidad de los productos, el compromiso ambiental de las empresas y el im-

Transparencia, información veraz y contacto con los consumidores son los ejes estratégicos de los acuicultores

portante componente científico y tecnológico que existe en cada fase de producción.

La mejor herramienta para combatir los bulos es siempre la información rigurosa y accesible

¿La futura Ley de Costas afectará al ordenamiento del territorio en el mar y a la concesión de licencias?

La planificación de los espacios naturales es fundamental para el futuro de la acuicultura.

Confiamos en que cualquier desarrollo normativo contribuya a aportar mayor seguridad jurídica, claridad administrativa y una mejor coordinación entre las distintas administraciones competentes.

La sostenibilidad ambiental debe seguir siendo un principio irrenun-

ciable. También es importante que exista un marco regulatorio que permita aprovechar de forma responsable las oportunidades de crecimiento que ofrece nuestro litoral y nuestros ríos.

España tiene capacidad para seguir desarrollando su acuicultura marina y continental. Creemos que una planificación adecuada puede favorecer tanto la protección del medio ambiente como el desarrollo económico sostenible.

La ciencia es esencial para la acuicultura. ¿Cuáles son las líneas de investigación que más interesan a los productores?

La acuicultura es probablemente una de las actividades alimentarias más estrechamente vinculadas a la investigación. En España trabajan más científicos relacionados con la acuicultura que en toda Europa.

Existe un enorme interés en áreas como la nutrición sostenible, la salud y el bienestar animal, la mejora genética, la digitalización, la automatización de procesos, la reducción de la huella ambiental y el desarrollo de nuevos ingredientes para los piensos.

La colaboración entre empresas, universidades y centros de investigación ha sido una de las claves del éxito de la acuicultura española y seguirá siendo esencial para afrontar los desafíos del futuro.

Se han identificado extractos naturales para reducir la dependencia de antibióticos. ¿Es una buena noticia?

Sin duda. Es un magnífico ejemplo de cómo la investi-

"APROMAR refleja la voluntad del sector de trabajar unidos para construir un futuro mejor"

Javier Ojeda



gación aporta soluciones innovadoras a los retos del sector.

Cualquier avance que mejore la salud y el bienestar de los peces mediante estrategias preventivas y sostenibles es positivo. Conviene recordar que el uso de antibióticos en la acuicultura española es muy reducido, gracias a medidas de bioprotección y del uso de vacunas.

Además, demuestra la calidad de los equipos científicos españoles y la importancia de seguir apostando por la investigación aplicada como motor de competitividad y sostenibilidad.

El apoyo institucional, como sucedió en el congreso de la Sociedad Española de Acuicultura, es fundamental para la actividad, ¿verdad?

Absolutamente. La presencia de instituciones nacionales e internacionales refleja el creciente reconocimiento de la acuicultura como actividad estratégica para la alimentación y el desarrollo sostenible.

Estos encuentros permiten compartir conocimiento, fortalecer alianzas y generar espacios de colaboración entre investigadores, empresas, administraciones y organismos internacionales.

La acuicultura es un ejemplo de cómo la cooperación entre todos los actores implicados genera mejores resultados para el conjunto de la sociedad.

Para el ministro Luis Planas la acuicultura es clave para la independencia alimentaria europea. ¿En qué sentido?

Europa necesita aumentar su capacidad para producir alimentos saludables de manera sostenible.



La SEA reconoció en su Congreso la trayectoria profesional de Javier Ojeda.

La acuicultura está llamada a desempeñar un papel cada vez más importante en la seguridad alimentaria mundial

La demanda mundial de pescado continúa creciendo y los recursos pesqueros tienen límites biológicos bien definidos. En ese contexto, la acuicultura aporta una solución eficiente, segura y sostenible para garantizar el suministro de proteínas de alta calidad. Europa no puede aspirar a la soberanía alimentaria importando la mayor parte del pescado que consume, por lo tanto, tenemos mucho camino que recorrer.

Fortalecer la producción acuícola europea significa reducir la dependencia exterior, mejorar la resilien-

cia de nuestro sistema alimentario y ofrecer a los consumidores productos producidos bajo algunos de los estándares más exigentes del mundo.

¿Qué oportunidades ofrece a la acuicultura la Visión 2040 de la política pesquera comunitaria?

Es una oportunidad para situar la producción sostenible de alimentos acuáticos en el centro de las políticas europeas.

La Visión 2040 puede ayudar a consolidar un marco de largo plazo que aporte estabilidad, fomente la innovación y facilite las inversiones necesarias para el crecimiento del sector.

Es importante que esta Visión reconozca el papel de la actividad como herramienta para reforzar la seguridad alimentaria, impulsar la economía azul y contribuir a los objetivos ambientales de la UE.

Si se desarrolla adecuadamente, puede convertirse en un impulso decisivo para el futuro de la acuicultura europea y española. 

Buen ritmo de ejecución del FEMPA

La Unión Europea, especialmente España, cuenta con un sector pesquero y acuícola líder a nivel mundial. No tanto en términos cuantitativos -las capturas de la Unión Europea apenas representan el 4% del global total- sino fundamentalmente en términos cualitativos. La flota española es sinónimo de sostenibilidad y cumplimiento.

La Política Pesquera Común (PPC), con sus luces y sombras, ha establecido unos objetivos medioambientales, sociales y económicos tan ambiciosos que hacen que los estándares de producción de la flota comunitaria sean ejemplo para las del resto del mundo.

Así, contamos con unos sectores clave para el abastecimiento alimentario de la población, con un efecto más que demostrado en la vertebración de las comunidades costeras al conjugar tradición y futuro y proporcionar una actividad económica vital para numerosas poblaciones.

Durante cuatro décadas, Europa ha acompañado la continua transformación del sector hacia un modelo más sostenible, competitivo y resiliente a través de los sucesivos fondos europeos de apoyo al sector pesquero y marítimo.

En la actualidad, el Fondo Europeo Marítimo de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) es el principal instrumento de apoyo europeo al sector pesquero y acuícola. Está concebido para garantizar su sostenibilidad ambiental, su cohesión social y su resiliencia frente a los desafíos presentes y futuros. También para impulsar su competitividad.



Los estándares de producción de la flota comunitaria son un ejemplo para las flotas de todo el mundo

CUENTAS CLARAS

En línea con el peso de nuestro sector pesquero, somos el primer Estado miembro de la UE perceptor del FEMPA, con una asignación de 1.120M€ para el período 2021-2027, que se pueden pagar hasta finales de 2029. Esto, sumado a la cofinanciación nacional del Gobierno y las comunidades autónomas hace que la ayuda pública total asociada al programa para todo el período ascienda a 1.574 M€.

A comienzos de julio ya se habían convocado ayudas por 899 millones y estaban comprometidos otros 762, aprobados en más de 17.000 expedientes.

De las operaciones seleccionadas y aprobadas, se habían ejecutado y abonado más de 490 M€ de ayu-



da pública, lo que significa una ejecución del 33% del plan financiero del período. Asimismo, ya se habían declarado a la Comisión Europea más de 350 M€ de gasto público, lo que equivale al 23,4% del plan.

Estos datos indican que llevamos buen ritmo de ejecución del programa, con una perspectiva favorable para cumplir los objetivos financieros asociados a la regla N+3.

Pero más allá de las grandes cifras de ejecución, es importante ser conscientes de que el FEMPA ayuda a fomentar grandes cambios transformadores sobre el terreno. Por ejemplo, a través de medidas dirigidas a incrementar la selectividad de las artes de pesca y mejorar la eficiencia energética como la instalación de puertas de arrastre voladoras; la ejecución de los Planes de Producción y Comercialización de las Organizaciones de Productores; el impulso a la innovación en acuicultura, transformación y comercialización de los productos pesqueros y acuícolas; la promoción del consumo de pescado; la recopilación de datos científicos y biológicos o el refuerzo de la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Y, por supuesto, gracias a la labor de

España, en línea con el peso de su sector pesquero en la UE, es el primer Estado miembro perceptor del FEMPA

los Grupos de Acción Local Pesqueros (GALP) que se han consolidado como auténticos agentes dinamizadores del desarrollo económico y social de nuestras comunidades costeras.

SEGUIMIENTO DEL PROGRAMA

El pasado 9 de junio se celebró en Alicante la 3ª reunión del Comité de Seguimiento del FEMPA con todos los actores involucrados en la gestión del Fondo: administraciones, sociedad civil y sector. El encuentro permitió hacer balance y reflexionar sobre los retos a los que nos enfrentamos en la actualidad.

La conclusión fue unánime: es necesario mantener el nivel de ambición y acompañar al sector pesquero y acuícola comunitario en el refuerzo de su competitividad, en su apuesta por la sostenibilidad y, sobre todo, en el necesario relevo generacional. Para lograrlo, el FEMPA debe ser flexible e incorporar medidas simples que den respuesta a las necesidades reales del sector.

Este mismo enfoque deberá preservarse en el próximo Marco Financiero Plurianual 2028-2034. Para que el sector pesquero y acuícola europeo continúe liderando la transición hacia una actividad cada vez más sostenible, innovadora y competitiva debe contar con un instrumento financiero sólido, dotado de recursos suficientes y adaptado a los desafíos futuros como la renovación y modernización de la flota pesquera. [M](#)

Aurora de Blas
Directora de Ordenación
pesquera y Acuicultura
(MAPA)



El mar, más protegido

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, reunido en Londres el 1 de mayo en su sesión MEPC 84, avanzó en emisiones, seguridad y contaminación, fijando rutas para el transporte marítimo y la protección de los océanos.

M ANABEL GUTIÉRREZ

El 84º periodo de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 84) de la Organización Marítima Internacional (OMI) concluyó con un mensaje claro: recuperar el consenso internacional para afrontar los desafíos ambientales del transporte marítimo. Tras varios años de negociaciones complejas, los Estados miembros dieron pasos para reforzar la cooperación y avanzar hacia objetivos comunes.

En este marco, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero volvió a ocupar el centro del debate. Cerca de un centenar de delegaciones analizaron propuestas para el denominado Marco de la OMI para el Cero Neto, para definir medidas de alcance global que permitan descarbonizar progresivamente la flota mundial. El acuerdo para crear un grupo de trabajo interperiodos, celebrados entre periodos oficiales de sesiones, refleja la necesidad de armonizar posiciones y acelerar decisiones antes de la próxima sesión.

El Comité abordó también cuestiones de seguridad con impacto medioambiental, especialmente en el Estrecho de Ormuz. Condenó los ataques a la navegación comercial y advirtió del riesgo de contaminación a gran escala derivado de incidentes armados, como vertidos de hidrocarburos o liberaciones de sustancias peligrosas.

RESIDUOS MARINOS

El MEPC 84 reforzó su posición frente a los residuos marinos, adoptando la Estrategia 2026 y el Plan de Acción, para lograr el objetivo de

cero vertidos de plásticos desde buques en 2030. Las medidas incluyen mejoras en las instalaciones portuarias de recepción, mayor control normativo y programas de formación para la gente de mar.

Entre las iniciativas analizadas destacó el impulso a la regulación del transporte de pellets. Estos microplásticos industriales, cada vez más presentes en incidentes de contaminación, serán objeto de un futuro código obligatorio que establecerá requisitos específicos para su manipulación y estiba.

En la reunión se avanzó en la gestión de las artes de pesca perdidas o abandonadas con sistemas de marcado para mejorar su trazabilidad y reducir su impacto sobre los ecosistemas.

En cuanto al agua de lastre, el Comité aprobó enmiendas al Convenio BWM para perfeccionar su aplicación, cerrar lagunas regulatorias y reforzar la prevención frente a especies invasoras. Son medidas clave para proteger la biodiversidad marina en un contexto de creciente movilidad global.

CERO EMISIONES

El MEPC 84 aprobó la creación de una nueva Zona de Control de Emisiones (ECA) en el Atlántico Nororiental, una de las decisiones más relevantes de la reunión. Este área abarcará zonas económicas exclusivas y mares territoriales de varios países europeos, extendiéndose hasta 200 millas náuticas. La medida introduce límites más estrictos a las emisiones de óxidos de azufre (SOx), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas, contaminantes asocia-

Ruido submarino

El ruido radiado subacuático procedente de los buques se ha convertido en una preocupación creciente para la protección del medio marino, debido a su impacto sobre cetáceos, peces y otras especies sensibles. En el MEPC 84, la OMI avanzó en este ámbito al acordar prolongar hasta 2028 la fase de recopilación de experiencia sobre la aplicación de sus directrices. Este periodo permitirá identificar obstáculos técnicos y operativos que dificultan su implementación por los Estados miembros. Asi-

mismo, el Comité respaldó la elaboración de un estudio específico sobre emisiones acústicas, con el fin de reforzar la base científica de futuras medidas. También se invitó a los países a presentar propuestas para una hoja de ruta que oriente políticas globales. El objetivo es avanzar hacia soluciones eficaces que reduzcan el impacto del transporte marítimo en los ecosistemas y contribuyan a una navegación más sostenible y respetuosa con la vida marina mundial en conjunto.

dos a problemas respiratorios y a la degradación ambiental. En estas zonas, los buques deberán utilizar combustibles con un contenido de azufre igual o inferior al 0,10%, un avance significativo respecto a los estándares globales actuales.

La OMI define nuevas acciones para reducir impactos en los océanos

La nueva ECA entrará en vigor el 1 de septiembre de 2027 y será aplicable un año después, en 2028. Su puesta en marcha contribuirá a mejorar la calidad del aire en amplias regiones costeras y a reducir la acidificación de los ecosistemas marinos.

NUEVOS TRABAJOS

Destaca la aprobación del quinto estudio sobre emisiones de gases de efecto invernadero, que proporcionará datos actualizados para orientar políticas futuras. También se avanzó en directrices técnicas sobre emisiones de metano y óxido nitroso y en la revisión del Código Técnico NOx.

El Comité adoptó nuevos acuerdos sobre la regulación de los buques autónomos en materia medioambiental y el desarrollo de medidas para evitar la reintroducción de sustancias que agotan la capa de ozono. Asimismo, se abrió la puerta a un instrumento jurídico vinculante sobre bioincrustaciones, clave para frenar la dispersión de especies invasoras.

En conjunto, estas decisiones reflejan un enfoque cada vez más integral, que combina innovación normativa, base científica y cooperación internacional. **M**



Más comercio, menos pabellón español

El anuario estadístico de Marina Mercante presentado en la última Asamblea general de la Asociación de Navieros españoles (ANAVE) dibuja un 2025 de máximos en el comercio marítimo mundial y estabilidad en los tráficos españoles. El contraste aparece al acercarse al pabellón nacional. La flota controlada por navieras españolas reduce unidades y tonelaje, mientras que el Registro Especial de Canarias marca su nivel más bajo en un cuarto de siglo.

El informe “Marina mercante y transporte marítimo 2025/26”, de ANAVE recoge la evolución del mercado mundial, la construcción naval, los tráficos españoles y la flota controlada por empresas nacionales. El balance confirma el peso del transporte marítimo en la economía global, pero pone de manifiesto una paradoja: la actividad conserva volúmenes elevados mientras que una parte creciente del tonelaje se registra fuera del pabellón nacional, principalmente en otros registros europeos.

El comercio marítimo mundial creció un 1,9% en 2025 y alcanzó máximos históricos: 13.005 millones de toneladas transportadas y 67,3 billones de toneladas-milla. Este aumento muestra que se movieron más mercancías y que muchas viajaron por rutas más largas, condicionadas por tensiones geopolíticas, barreras comerciales y desvíos en corredores estratégicos.

El récord no equivale a estabilidad. El transporte marítimo depende de la libertad de navegación, del precio de la energía y de unas reglas internacionales previsibles. Las alteraciones en el mar Rojo, el mar Negro o el golfo Pérsico han obligado a revisar itinerarios, elevar primas de seguro y asumir más días de navegación. La adaptación evita el colapso de las cadenas de suministro, pero aumenta el consumo, la ocupación de los buques y la presión sobre los fletes. Esa factura

termina trasladándose a los costes logísticos y, desde ellos, a la industria y al consumidor.

Los segmentos evolucionaron de forma desigual. Los tráficos de contenedores y de productos energéticos siguieron tendencias distintas, mientras la carga seca acusó la moderación de algunas materias primas. El resultado global fue positivo, aunque sostenido, sobre un mercado más fragmentado y difícil de anticipar.

BUQUES Y FLOTA ENVEJECIDA

A 1 de enero de 2026, la flota mercante mundial la formaban 68.956 buques, 1.810 más que un año antes. Sumaba 1.628,3 millones de GT (arqueo bruto), un 4,1% más, y 2.399,5 millones de toneladas de peso muerto, con un crecimiento del 3,5%. Gaseros, portacontenedores, buques de carga general y unidades de carga rodada avanzaron por encima de la media.

El crecimiento convive con una edad media de la flota de 21 años. En 2025 se desguazaron 316 buques de más de 300 GT, con 10,9 millones de toneladas de peso muerto, 23 menos que en 2024, aunque el tonelaje reciclado aumentó un 41,2%. Las normas ambientales y las nuevas tecnologías pueden acelerar las bajas, aunque los armadores necesitan saber qué combustibles e infraestructuras estarán disponibles y bajo qué exigencias operarán los buques encargados hoy.

El tonelaje contratado en nuevos buques se redujo un 11,5% respecto al excepcio-

nal volumen de 2024. Aun así, se encargaron 2.205 unidades, con 176,5 millones de toneladas de peso muerto, y la cartera de pedidos creció un 13,2%, hasta 447,1 millones de toneladas de peso muerto. El nivel más elevado desde 2010, equivalente al 17,7% del tonelaje mundial.

Las entregas aumentaron a 93,7 millones de toneladas de peso muerto, un 4,8% más, el máximo del último lustro. La contratación de portacontenedores mantuvo un ritmo elevado y el 44,2% del tonelaje en cartera corresponde ya a buques preparados para emplear combustibles alternativos.

La transición energética ha entrado en las decisiones de inversión, pero el camino no está despejado. En los servicios regulares, con escalas conocidas, resulta más sencillo planificar la adopción de GNL, metanol, baterías u otras soluciones. En rutas variables, la elección es más compleja. Un buque permanece en servicio durante décadas y una apuesta equivocada puede comprometer buena parte de su vida útil. La disponibilidad de combustible en los puertos y la seguridad normativa pesan tanto como la tecnología elegida.

Marina mercante y
transporte marítimo
2025/2026



El Registro Especial de Canarias marca su nivel más bajo en un cuarto de siglo

TRÁFICOS

El comercio marítimo español movió 357 millones de toneladas en 2025, un 0,2% más que en 2024 y un 2,1% por debajo del máximo de 2022. La mercancía general creció un 3,6%, hasta 140,6 millones de toneladas, y compensó el descenso de los graneles líquidos, que bajaron un 1,5%, hasta 140,4 millones, y de los sólidos, que retrocedieron un 3,4%, hasta 76 millones.

El cabotaje alcanzó un récord histórico de 50,7 millones de toneladas, creciendo un 1,5%. El dato es especialmente importante para Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, donde el transporte marítimo garantiza el suministro regular y la conexión con la Península. Crecieron los graneles sólidos y líquidos, mientras la carga general se mantuvo estable.

Las importaciones aumentaron un 0,7%, hasta 207,5 millones de toneladas. Subieron los graneles líquidos y la carga general, especialmente la transportada en contenedores, y disminuyeron los graneles sólidos. Las exportaciones bajaron un 1,6%, hasta 98,7 millones.

El tránsito internacional de contenedores cayó un 5,1%, hasta 52,4 millones de toneladas, 5,8 millones por debajo del máximo de 2020. España conserva volúmenes portuarios elevados, pero compite por tráfico que pueden cambiar de ruta con rapidez según los costes, la congestión o las decisiones de las alianzas navieras. El sistema mantiene cifras altas pero depende de presiones externas y de una composición interna cambiante.



El principal aviso aparece en la flota mercante controlada por navieras españolas. En enero de 2026 estaba integrada por 202 buques, con 4,8 millones de GT y 4,35 millo-

nes de toneladas de peso muerto. En 2025 se incorporaron 11 unidades, dándose de baja 13. El saldo fue una pérdida de dos buques, un descenso del 4,7% en arqueo bruto y del 4,1% en capacidad de carga.

La última década permite distinguir entre propiedad y bandera. Desde 2016, el tonelaje controlado por armadores españoles aumentó un 27,6%, pero el crecimiento se concentró fuera del pabellón nacional. La flota inscrita en el Registro Especial de Canarias (REC) perdió 26 unidades y un 15,5% de GT, mientras la operada bajo pabellones extranjeros ganó 25 buques y elevó su tonelaje un 79,9%.

El reto es que la
transición hacia
una flota más
moderna y limpia
refuerce también
la presencia
marítima española



La cuota del REC sobre el tonelaje total controlado cayó del 54,8% al 36,3% en diez años. Los descensos fueron especialmente acusados en carga general, petroleros y gaseros. El pasaje fue el único segmento que creció en el registro español, ligado a los servicios regulares con los archipiélagos, Ceuta y Melilla.

A 1 de enero de 2026, la flota de transporte inscrita en el REC contaba con 84 buques y 1,74 millones de GT. En 2025 perdió siete unidades y un 16% de su arqueo, la mayor caída anual de la serie. España quedó por debajo de los 90 buques mercantes de transporte bajo pabellón nacional y, por primera

La descarbonización exige inversiones elevadas y no puede separarse de la competitividad

vez en más de dos décadas, de los dos millones de GT.

La edad media refuerza el diagnóstico. La flota controlada por navieras españolas tiene una media de 18 años, frente a 17,6 un año antes. La inscrita en el REC alcanza los 18,8

años y, por primera vez en tres décadas, es más antigua que el conjunto controlado. Las unidades más modernas adquiridas por armadores españoles se registran mayoritariamente en otros pabellones del Espacio Económico Europeo.

La renovación avanza despacio. En 2025 se incorporaron tres buques nuevos, dos de carga general y uno de pasaje, con una inversión aproximada de 47,3 M€. En los últimos cinco años entraron 18 unidades nuevas, frente a las 32 del lustro anterior. La incertidumbre tecnológica, el coste y la falta de un marco estable retrasan decisiones esenciales para rejuvenecer la flota y reducir emisiones.

DESCARBONIZACIÓN

ANAVE relaciona estos datos con la Estrategia Marítima de España (2025-2050), el Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo y la reforma pendiente del REC. La asociación reclama una administración más ágil, competencias centralizadas, trámites sencillos e inspecciones capaces de responder con rapidez.

En materia ambiental, el sector pide que los ingresos del régimen europeo de comercio de derechos de emisión reviertan en renovación de buques, eficiencia energética, suministro eléctrico en puerto y combustibles renovables. La descarbonización exige inversiones elevadas y no puede separarse de la competitividad. Para ANAVE, esos recursos deben ayudar a que la transformación ambiental se traduzca también en renovación industrial y empleo marítimo. [M](#)

PUERTOS INTELIGENTES

Más allá de la tecnología

¿Una terminal automatizada o una app corporativa bastan para que un puerto sea calificado como “inteligente”? Desde la cátedra Smart Ports responden a la pregunta con un no rotundo, aclarándonos en este artículo qué son y cómo operan los denominados “smart ports”.

M CÁTEDRA SMART PORTS

Francisco Toledo, director de la Cátedra Smarts Ports, define al puerto inteligente como “la instalación que utiliza la digitalización y los datos para mejorar integralmente tanto su eficiencia como su sostenibilidad y su relación con el entorno”. Es decir, es un “ecosistema conectado, gobernado por datos, interoperable, con una plataforma común para toda la comunidad portuaria y orientado al valor público y a la medición y mejora continua”, puntualiza. Ca-

bría añadir que un puerto inteligente está siempre en proceso de transformación, partiendo de estándares y colaborando con otros puertos. En definitiva, un puerto inteligente no lo es solo por contar con una tecnología puntera avanzada sino por utilizarla en consonancia con una estrategia clara y unos objetivos medibles.

Para realizar una definición sobre qué es y qué no es un puerto inteligente es necesario abordar el concepto desde distintas perspectivas. En primer lugar, un puerto inteligente basa su estrategia en un ecosistema donde



la tecnología está subordinada a objetivos portuarios, logísticos, ambientales y sociales claramente definidos.

La Norma UNE 178110, impulsada por Puertos del Estado, explica que la tecnología por sí sola no genera “smart ports”, sino un modelo de respuesta estratégica propio de ecosistemas con componentes interconectados que se coordinan para obtener mejores resultados.

Si un puerto tiene proyectos aislados de innovación, sin hoja de ruta, sin prioridades y sin que sea capaz de medir el impacto sobre la competitividad o la sostenibilidad

no puede nunca ser considerado como puerto inteligente.

Por otro lado, los procesos en un “smart port” son digitalizados integralmente a partir de sensores, plataformas digitales, IoT, análisis de datos, gemelos digitales y sistemas de automatización orientados a optimizar operaciones en tiempo real. *“Obviamente, este aspecto va más allá de informatizar trámites sin un proceso y sin aprovechar los datos para mejorar la toma de decisiones”,* matiza el director de la Cátedra Smart Ports.

Por otra parte, un puerto inteligente potencia la gobernanza del

Cátedra Smart Ports

Nació en 2023 de la mano de la Universitat Jaume I, la Autoridad Portuaria de Castellón y el respaldo de Puertos del Estado. Es la primera cátedra universitaria en España dedicada exclusivamente a los puertos inteligentes. La institución es referente del impulso de la digitalización y la sostenibilidad de nuestro sistema portuario, actuando de nexo entre la universidad, el mundo empresarial y las administraciones públicas..

dato. Es decir, tiene claro quién genera, comparte, valida y usa la información y siempre bajo criterios de calidad, seguridad y ética.

La Norma UNE 178110 apunta a la interoperabilidad y el desarrollo de una plataforma digital común apoyada en estándares semánticos como condición para hablar realmente de un puerto inteligente. En el otro extremo encontraríamos una instalación con múltiples sistemas cerrados, sin integración, ni estándares comunes, que impiden compartir información entre autoridades portuarias, terminales, aduanas, navieras, etc.

DATOS:EL ORO DEL SIGLO XXI

Según Francisco Toledo, los datos son *"el oro del siglo XXI"* y, como apuntan algunos economistas, *"el quinto factor de producción"*. Por eso, hay que implantar sistemas interoperables para su uso compartido. El papel que en este sentido juegan las autoridades portuarias es esencial, ya que deben compartir datos y extraer valor de ellos.

La sostenibilidad en su triple dimensión: económica, ambiental y social, también es importante al reflejarse en más competitividad, reducción del impacto ambiental y contribución al bienestar social. La digitalización permite monitorizar emisiones en tiempo real, optimizar consumos energéticos, impulsar energías renovables y apoyar objetivos de descarbonización y economía circular.

Un puerto inteligente no es solo una infraestructura física. La Norma UNE 178110 identifica la experiencia del cliente como una de las



La capacitación profesional de las personas es básica en los puertos inteligentes.

dimensiones esenciales en estos puertos. Un "smart port" ofrece servicios digitales de alto valor (ventanilla única, trazabilidad en tiempo real, información predictiva, servicios personalizados, etc.) a navieras, cargadores, operadores logísticos y otros usuarios. *"Si el puerto solo ofrece muelles y superficies sin canales digitales transparentes, sin tiempos de respuesta predecibles y sin servicios informacionales avanzados no puede definirse como inteligente"*, defiende Toledo.

EJE DE TRANSFORMACIÓN

El fortalecimiento de la comunidad y la cohesión social son también ejes centrales de la transfor-

mación digital y sostenible en el ámbito portuario.

Un puerto inteligente mantiene una sólida relación con la ciudad y el hinterland mediante datos abiertos, participación, proyectos de innovación compartidos y mitigación de su impacto sobre el entorno. Su modelo es el de integración puerto-ciudad. Un puerto inteligente no tiene nada que ver con el concepto de recinto opaco y aislado que se relaciona con la comunidad puntualmente, sin canales estables de diálogo, ni proyectos compartidos.

La integración de la seguridad física, la ciberseguridad y la protección de datos en su modelo de gestión a través de plataformas de ciberseguridad avanzada y protocolos compartidos entre autoridad portuaria, terminales y otros actores, es otra de las características de estas instalaciones, ya que un puerto que conecta sistemas críticos sin políticas de ciberseguridad, sin formar a su personal y sin planes de contingencia para incidentes digitales o físicos está lejos de considerarse un "smart port".

Un "smart port"
utiliza tecnologías
avanzadas o IA
para mejorar la
eficacia en todas
sus operaciones

La resiliencia y la gestión de riesgos eficiente en todo momento son propias de estas instalaciones. Así, según el director de la Cátedra Smart Ports, *“un puerto inteligente utiliza datos, simulación y análisis predictivo para anticipar y gestionar riesgos derivados del cambio climático, interrupciones logísticas, ciberataques o crisis sanitarias porque se vale de la digitalización bien diseñada para mejorar la capacidad de respuesta ante eventos extremos y reducir vulnerabilidades sistémicas. Es todo lo contrario a un puerto que optimiza al máximo la operativa diaria sin contemplar escenarios de crisis, ni planes de continuidad de negocio basados en información en tiempo real”*.

LAS PERSONAS IMPORTAN

En cuanto a innovación, automatización y talento, *“las tecnologías solo generan valor cuando van acompañadas de organización del trabajo, formación y cultura de innovación”*, señala Toledo. A su juicio, *“un puerto que introduce automatismos sin rediseñar los procesos ni acompañar la gestión del cambio y sin capacitar a las personas que trabajan en él raramente será un puerto inteligente”*.

Por último, deberíamos mencionar la necesidad de colaboración, el uso de estándares y la “coopetencia”. Es habitual que los “smart ports” se apoyen en marcos comunes para compartir soluciones y aprender de otros puertos.

La “coopetencia” (colaboración+competencia) es una valiosa vía para compartir riesgos tecnológicos, impulsar plataformas de ciberseguridad y avanzar en innovación conjunta. **M**

Decálogo del puerto inteligente

1 ESTRATEGIA DE ECOSISTEMA, NO CATÁLOGO DE GADGETS

Un puerto inteligente parte de una estrategia clara. La tecnología se subordina a objetivos portuarios, logísticos, ambientales y sociales definidos.

2 DIGITALIZACIÓN INTEGRAL DE PROCESOS. NO SOLO “INFORMATIZAR” “TRÁMITES

En un puerto inteligente la digitalización reduce tiempos, costes y errores y permite gestionar el puerto como un sistema integrado, no como silos desconectados.

3 GOBERNANZA DEL DATO E INTEROPERABILIDAD, NO “ISLAS DIGITALES”

Un puerto inteligente cuenta con gobernanza del dato: define quién genera, comparte, valida y usa la información bajo criterios de calidad, seguridad y ética.

4 SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA, AMBIENTAL Y SOCIAL, NO SOLO “PUNTO VERDE” DE MÁRKETING

Un puerto inteligente está vinculado a una triple sostenibilidad: mejora de la competitividad, reducción del impacto ambiental y contribución al bienestar social.

5 ORIENTACIÓN AL CLIENTE Y SERVICIOS DE VALOR AÑADIDO, NO SOLO INFRAESTRUCTURA FÍSICA

Un “smart port” ofrece servicios digitales de alto valor (ventanilla única, trazabilidad en tiempo real, información predictiva, servicios personalizados...) tanto a navieras como a cargadores, operadores logísticos y otros usuarios.

6 INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD Y COMUNIDAD, NO ENCLAVE AISLADO

Un puerto inteligente fortalece su relación con la ciudad y el hinterland mediante datos abiertos, participación, proyectos de innovación compartida y mitigación del impacto.

7 SEGURIDAD Y CIBERSEGURIDAD AVANZADAS, NO PARCHEAR RIESGOS

Un puerto inteligente desarrolla plataformas de ciberseguridad y protocolos compartidos entre autoridad portuaria, terminales y otros actores.

8 INNOVACIÓN Y FOMENTO DEL TALENTO, NO “AUTOMATIZACIÓN SIN ENFOQUE HUMANO”

Las tecnologías en un puerto inteligente generan valor si van acompañadas de organización del trabajo, formación y cultura de innovación.

9 RESILIENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS, NO SOLO “EFICIENCIA EN CONDICIONES NORMALES”

Un puerto inteligente utiliza datos, simulación y análisis predictivo para anticipar y gestionar riesgos derivados del cambio climático, interrupciones logísticas, ciberataques o crisis sanitarias.

10 COLABORACIÓN EN ESTÁNDARES Y “COOPETENCIA”, NO COMPETIR EN SOLITARIO

La “coopetencia” (colaboración+competencia) se afianza en los puertos inteligentes como una vía eficaz para compartir riesgos tecnológicos, impulsar plataformas de ciberseguridad y avanzar en innovación de manera conjunta.



POTENCIAL DE EMPLEO EN LA
ECONOMÍA AZUL EUROPEA

Liderazgo español

Cuando se nos viene a la mente el término “economía azul”, intuitivamente pensamos en los recursos tradicionalmente relacionados con el mar y el ámbito oceánico; esto es, la pesca y el turismo costero. Sin embargo, el término trasciende bastante más allá, englobando incluso actividades económicas vinculadas a los grandes caudales fluviales de países y zonas que no tienen salida al mar.

M PEDRO ANTONIO MARTÍN-CERVANTES
UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Esta nueva modalidad de entender la economía, surgida en 2010 de la mano de G. Pauli, supone un aprovechamiento ecosostenible de los recursos orientado al crecimiento económico y a la mejora de los medios de vida y el empleo, salvaguardando a la vez la salud de los ecosistemas marinos. De esta manera, y de forma consustancial a su desarrollo, han ido apareciendo diversas ramas conceptuales como “empleos azules”, “financiación azul”, “gober-

nanza azul” o “justicia azul”, solo por citar algunos de los términos que ilustran la enorme multidisciplinariedad de este campo.

Si tenemos en cuenta tanto los datos del Informe de Economía Azul de la UE como los de los indicadores azules europeos, es posible identificar con bastante precisión qué sectores impulsan el empleo en esta economía.

El análisis, que abarca los 27 países de la Unión Europea durante el período 2009–2018, articula la Economía Azul en función de siete grandes dimensiones: los recursos vivos (pesca y acuicultura), los recursos no vivos (extracción marina

de minerales), la energía oceánica (renovables marinas), las actividades portuarias, la construcción y reparación naval, el transporte marítimo y el turismo costero.

La variable de referencia empleada no es el volumen absoluto de trabajadores, sino el peso porcentual del empleo azul sobre el empleo total de cada país, lo que permite una comparación más fiel de la importancia real de este sector en cada economía nacional.

Los datos muestran una jerarquía bastante evidente. El turismo costero es, con enorme diferencia, el principal motor de empleo azul en Europa, englobando casi seis de





El turismo costero es, con diferencia, el principal motor de creación de empleo azul en Europa, especialmente en el litoral mediterráneo

cada diez puestos de trabajo azules (59,2%). A continuación, le siguen los recursos vivos (13,7%), las actividades portuarias (9,9%), el transporte marítimo (9,5%) y la construcción naval (7,0%). En el extremo opuesto, sectores considerados tecnológicamente estratégicos como la energía oceánica apenas representan el 0,1% del empleo azul total.

Esta circunstancia evidencia un matiz bastante significativo. La economía azul europea actual descansa todavía sobre actividades tradicionales e intensivas en mano de obra, mientras los sectores emergentes -esencialmente las renovables marinas y la extracción

de minerales del fondo marino- se encuentran aún en fases de crecimiento incipiente.

DESIGUALDAD TERRITORIAL

Una de las conclusiones más llamativas del análisis y, por otro lado, evidente, es la enorme brecha territorial existente entre los países con acceso al mar y los carentes de litoral. Mientras los primeros registran un peso medio del empleo azul del 4% sobre su empleo total, los países no costeros -Austria, Hungría, Chequia, Luxemburgo y Eslovaquia- apenas alcanzan un exiguo 0,02%. En estos últimos, la economía azul queda reducida a

las actividades ligadas a los grandes cauces fluviales interiores: el Danubio, el Tisza o el Vltava, que sostienen cierta actividad portuaria fluvial, de transporte y construcción naval.

El análisis geográfico habitualmente empleado por las autoridades de la Unión Europea se estructura en torno a las ocho fachadas marítimas europeas, agrupadas a su vez en tres grandes áreas oceánicas. En primer lugar, las aguas del norte, que comprenden el océano Atlántico, el mar del Norte y el mar Báltico. En segundo término, el Mediterráneo, desglosado en cuatro subfachadas: la mediterránea propiamente dicha, el Mediterráneo occidental, el mar Adriático-Jónico y el Mediterráneo oriental. Y, por último, el mar Negro.

Los datos revelan que las tres zonas con mayor concentración de empleo azul (superando cada una el millón de trabajadores) son, respectivamente, el Mediterráneo, el Mediterráneo occidental y el océano Atlántico. Esta concentración no es casual, coinciden con las regiones europeas de mayor tradición turística costera y pesquera.



El liderazgo de España se produce en actividades tradicionales como la pesca.

La evolución temporal del empleo azul presenta además un patrón en forma de "U": caída entre 2009 y 2011 como consecuencia directa de la crisis financiera de 2008; estabilización hasta aproximadamente 2016, y recuperación posterior en 2017–2018. Este impacto fue especialmente severo en los países mediterráneos líderes (España, Italia y Grecia), cuya estructura productiva azul, en gran medida dependiente del turismo y la pesca, resultó bastante más vulnerable al shock económico.

España ocupa el primer puesto del ránking europeo de economía

azul en términos de contribución al PIB azul total de la UE, manteniéndolo de forma prácticamente ininterrumpido durante todo el decenio analizado. Este liderazgo se sustenta en una posición claramente dominante en dos de los sectores más importantes: el turismo costero -donde encabeza el grupo de países líderes junto a Francia, Grecia, Italia y Portugal- y los recursos vivos, en los que lidera la UE en empleo de pesca y acuicultura. A ello se añade una presencia relevante en actividades portuarias, donde figura entre los cinco primeros países europeos

junto a Alemania, Francia, Italia y los Países Bajos.

Sea como fuere, el perfil azul español presenta una idiosincrasia propia, derivada de una dualidad estructural en la que conviene profundizar. Mientras el turismo costero actúa como el gran motor de los empleos azules, la pesca y la acuicultura presentan paradójicamente una tendencia decreciente. Su peso actúa como freno relativo al crecimiento del empleo azul en términos agregados, probablemente por el efecto de diversos factores como el cambio climático o las cada vez más restrictivas cuotas pesqueras de la UE.

Respecto al transporte marítimo, España no figura entre los líderes del ránking, posición ocupada por Alemania, Italia, Francia, Países Bajos y Dinamarca. Por otro lado, su presencia en energía oceánica y recursos no vivos es casi nula, sectores en los que solo cuatro países (Bélgica,

España ocupa el primer puesto del ránking europeo en economía azul y contribución al PIB azul total de la UE



Países Bajos, Dinamarca y Alemania) han apostado de forma decidida.

ESPECIALIZACIÓN CON RIESGO

La progresiva especialización en turismo y pesca convierte a España en la gran potencia azul europea actual, pero también en una economía marítima muy dependiente de estos sectores y, por tanto, expuesta al cambio climático.

A ello se suma que nuestra flota mercante se encuentra algo infra-dimensionada respecto a la relevancia económica y portuaria del país. España canaliza el 66,8% de sus exportaciones y el 70,5% de sus importaciones por vía marítima, pero continúa dependiendo en exceso de flotas extranjeras.

La paulatina diversificación hacia los sectores emergentes es la gran asignatura pendiente española. Mientras países como Dinamarca, Países Bajos o Alemania han consolidado una industria de energía eólica marina de referencia mundial, España cuenta aún con un enorme potencial por desarrollar -especialmente en Canarias, Galicia y el mar de Alborán- para convertirse en un protagonista relevante en este ámbito. El potencial existe. La cuestión es si la coordinación institucional y la inversión pública y privada serán capaces de materializarlo a tiempo.

La Estrategia Marítima 2025-2050 sitúa a España ante una oportunidad histórica de cara a su diversificación azul. En energía oceánica, Canarias, Galicia y el mar de Alborán han sido identificadas como zonas prioritarias para el despliegue de eólica marina flotante. Así, Gran Canaria se perfila como el pri-



Fuente: Elaboración propia a partir de EU Blue Economy Indicators y EU Blue Economy Report.

mer territorio nacional en albergar un parque eólico marino flotante, con una potencia prevista de entre 220 y 250 megavatios, actualmente en fase inicial de desarrollo.

El archipiélago canario reúne además en un solo territorio las tres dimensiones estratégicas de la economía azul del futuro: energía, logística y biotecnología marina.

El eje con el Magreb es una oportunidad y un reto. Los puertos

andaluces han actuado históricamente de cabeza de puente hacia África y el tráfico bilateral España-Marruecos crece tanto en transporte de pasajeros como de mercancías. Puertos como Almería o Motril ilustran bien este potencial. La integración de este corredor en la red transeuropea TEN-T, a través del eje ferroviario Algeciras-Zaragoza-Amberes, puede reafirmar a España como nodo logístico de referencia en el Atlántico medio.

En definitiva, somos la gran potencia de la economía azul en Europea, pero nuestra especialización descansa en sectores maduros. La transición hacia sectores emergentes -energía oceánica, minerales marinos, biotecnología azul- no es una opción, sino una necesidad estratégica si queremos seguir manteniendo este liderazgo en las próximas décadas. [M](#)

Para seguir siendo
líderes España
debe actuar
estratégicamente
en los sectores
emergentes

Aprendiendo a comunicarnos mejor

Asertividad y salud mental

Mejorar la asertividad fortalece la autoestima y la comunicación e impacta positivamente en nuestra salud mental. La asertividad puede aprenderse y perfeccionarse. Esto es especialmente relevante en entornos laborales como el marítimo donde el estrés y la jerarquía pueden generar dificultades en las relaciones.

Además de la asertividad, existen otras dos formas de enfrentarnos a la comunicación en situaciones sociales:

1 De forma inhibida: Se caracteriza por la sumisión y por poner las necesidades de otros antes que las propias, lo que puede causar ansiedad y frustración.

2 De forma agresiva: Implica desconsiderar los derechos de los demás, lo que puede dar lugar a conflictos y a una pérdida de relaciones.

La comunicación asertiva respeta tanto nuestros derechos como los de los demás y tiene efectos beneficiosos tanto en nuestras relacio-

nes personales como en nuestra propia salud mental.

En palabras de Elia Roca, reconocida psicóloga clínica, *"la asertividad es una actitud de autoafirmación y defensa de nuestros derechos"*





personales, que incluye la expresión de nuestros sentimientos, preferencias, necesidades y opiniones, en forma adecuada; respetando, al mismo tiempo, los de los demás” (Roca Villanueva, 2014).

Mejorar la asertividad nos ayuda a definirnos y respetarnos así como a que aumente nuestra autoestima, lo que repercute positivamente en nuestra comunicación y en las relaciones con los demás. Todas estas variables impactan positivamente sobre nuestra salud mental.

HABILIDADES SOCIALES

Ser asertivo conecta directamente con tener unas buenas habilidades sociales. A menudo se piensa, erróneamente, que las habilidades sociales es algo con lo que se nace, una serie de rasgos de personalidad estáticos y difícilmente modificables. Pero esto está muy alejado de la realidad porque es uno de los ámbitos donde existe mayor margen de mejora para el individuo.

La asertividad, por lo tanto, se puede aprender, perfeccionar y entrenar para prevenir dificultades habituales que se tienen en las relaciones sociales. Y más, en ámbitos tan complejos como el marítimo

La comunicación
asertiva respeta
tanto nuestros
derechos como
los de los demás
interlocutores

Palabras y tono adecuados

La comunicación asertiva no depende sólo de lo que decimos sino también de cómo lo decimos. La selección de palabras y el tono que empleamos contribuyen a transmitir mensajes claros, fortalecer las relaciones interpersonales y promover entornos de diálogo basados en el respeto y la colaboración.

Las palabras adecuadas permiten transmitir información con precisión, minimizando malentendidos. Al emplear un lenguaje respetuoso, positivo y orientado a la solución, favorecemos un clima de confianza y cooperación. De igual forma, el tono del lenguaje aporta un significado emocional al mensaje. Un tono calmado, amable y seguro transmite respeto, apertura y disposición para escuchar. Por el contrario, un tono agresivo, irónico o autoritario puede provocar tensión, incluso cuando las palabras utilizadas sean las correctas.



donde el tripulante puede percibir aislamiento, hay relaciones de jerarquía y muchas situaciones de estrés. A todos estos aspectos hay que sumar el estar alejado del ambiente familiar y cercano, con la inestabilidad que esto le puede generar.

FORMAS DE COMUNICACIÓN

Hay distintas formas de actuar en las relaciones sociales. La forma óptima de comunicación es la asertividad, pero existen otras dos maneras que se dan con mucha frecuencia: la inhibida y la agresiva.

Cuando nos comunicamos de forma inhibida nos mostramos retraídos y sumisos. Priorizamos las reglas externas o los deseos de los

demás, sin tener tanto en cuenta los propios intereses y sentimientos. Por ejemplo, en una situación laboral un compañero te puede pedir un cambio de turno y tú no quieres hacerlo, pero priorizas su petición y sientes dificultades para decir que “no” ante la misma.

Este tipo de comportamiento se puede explicar por su funcio-

lidad a corto plazo. Cuando nos mostramos inhibidos evitamos el conflicto con la otra persona y por ello cedemos ante situaciones que luego no nos hacen sentir bien. Está demostrado que comportarnos habitualmente de esta forma correlaciona con ansiedad, frustración y estados emocionales que impactan negativamente en nuestra salud mental.

En el otro extremo nos encontramos las formas de comunicación agresivas, que se caracterizan por no respetar los derechos, sentimientos y deseos de los demás e incluso llegar a ofender y provocar a la/s persona/s con la/s que se interacciona/n. En este caso, siguiendo el ejemplo de antes, cuando un compañero de trabajo te hace una petición la respuesta implicaría re-

Nos podemos
comunicar de
forma asertiva
pero también de
manera inhibida
o agresiva



La asertividad se puede aprender, perfeccionar y entrenar para prevenir dificultades habituales en las relaciones sociales

a corto plazo y que nuestro nivel de activación baje. Si aprendemos a comportarnos así de forma generalizada probablemente experimentemos la pérdida de relaciones sociales, la sensación de no tener el control sobre uno mismo y sentimientos de culpabilidad.

ESTRATEGIAS DE ASERTIVIDAD

Todos hemos experimentado dudas respecto a cómo comportarnos en las situaciones sociales. Afortunadamente, existen estrategias de entrenamiento en asertividad para todo tipo de interacciones que generan dificultades en el ámbito personal y laboral.

Primero hay que entender el concepto de asertividad. Es útil tener un modelo/ejemplo que nos ayude a aprender cómo es una respuesta asertiva y, posteriormente, debemos entrenarnos en situaciones de menor a mayor complejidad para ir adquiriendo estrategias que, habitualmente, nadie nos ha enseñado.

Siguiendo el ejemplo que hemos tratado anteriormente, al rechazar una petición que te realizan hay que aprender a diferenciar lo que es una razón (el motivo real por el que no quieres acceder) y lo que es

una excusa (los pretextos con menos peso que verbalizamos para justificar nuestra negativa).

Igual que todos tenemos derecho a realizar una petición, todos también tenemos derecho a rechazar la que otro nos realiza, sea cual sea la razón para ello (que no me apetezca, que no quiero, que tengo un compromiso...).

Teniendo clara la razón podemos empatizar con el compañero y utilizar una estrategia asertiva denominada "sándwich" para responder. De esta forma expresaremos algo positivo previa y posteriormente a la negativa, conectando con las necesidades de ambos: *"Me has explicado muy bien las razones por las que quieres cambiar el turno, pero no me viene bien hacerlo, espero que encuentres la forma de solventar la situación"*.

A partir de aquí, la otra persona puede reaccionar de muchas maneras, pero tú has respetado tus intereses sin pisar los de tu interlocutor de manera asertiva.

Aunque pueda resultar en principio algo complicado, merece la pena esforzarnos por mantener una comunicación asertiva con los demás porque ello impactará en nuestra forma de relacionarnos con las personas y nosotros mismos y tendrá consecuencias positivas en nuestra salud mental. **M**

chazarla con un tono de voz elevado y retador, invadiendo su espacio personal, llegando incluso a increpar al otro con amenazas e insultos por haber realizado dicha petición.

Habitualmente este tipo de comportamiento también tiene una funcionalidad inmediata: el estrés laboral.

Las circunstancias complicadas del trabajo o las propias dificultades personales por las que todos pasamos nos pueden mantener en una situación de activación excesiva y despertar con facilidad una respuesta de ira ante la petición que te realiza otra persona.

En estas situaciones, responder de forma agresiva (alzando la voz, increpando a la otra persona e incluso arrojando algún objeto) provoca que nos desahogemos

Alteraciones de la coagulación y su tratamiento

El personal sanitario del ISM debe garantizar la prevención de enfermedades que puedan desarrollarse o agravarse durante el embarque, comprometiendo la salud, e incluso la vida, de la gente de mar. Una de las patologías que requiere especial atención está relacionada con los trastornos de la coagulación y su tratamiento.



ROSA M^a GANDÍA BONNÍN • MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA.

La hemostasia es el proceso que permite detener el sangrado y evitar la coagulación de la sangre dentro de los vasos sanguíneos. En ella intervienen múltiples factores. La integridad de estos mantiene un equilibrio perfecto que evita pérdidas importantes de sangre cuando se producen heridas o que, por el contrario, se desencadene un proceso de coagulación anormalmente aumentada.

Las plaquetas son protagonistas de excepción para evitar pérdidas sanguíneas. Cuando se produce una herida, las plaquetas van a la

zona, cambian su forma y liberan sustancias que permiten formar el denominado tapón plaquetario para evitar la pérdida de sangre. Además, liberan factores de crecimiento que favorecen la reparación del vaso dañado.

Hay enfermedades que alteran el proceso normal de coagulación de la sangre, como la hemofilia A. Por otra parte, el uso de medicamentos como aspirina, fármacos anticoagulantes, o la disminución en el número de plaquetas pueden condicionar la aparición de un sangrado patológico.

La epistaxis (sangrado por la nariz), los hematomas en la piel, o la presencia de hemorragias en articulaciones, sin causa aparente, deben hacer sospechar que los mecanismos hemostáticos no están funcionando adecuadamente.

En sentido contrario, el incremento patológico de la coagulación predispone a la formación de trombos dentro de los vasos, producidos por una activación inapropiada de las plaquetas y/o de otros factores de coagulación en vasos sanguíneos dañados por cirugías o modificados por la existencia de placas de ateroma.

CAUSAS

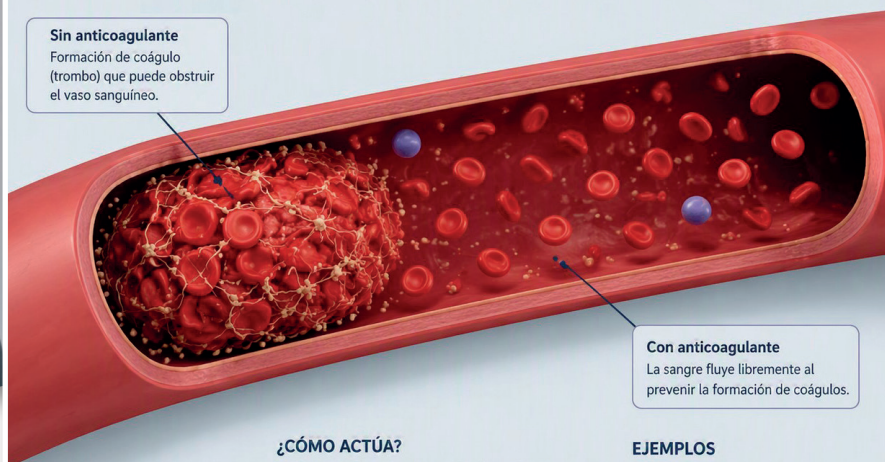
Un incremento anormal de la coagulación se relaciona con un flujo sanguíneo estático o enlentecido como cuando los enfermos permanecen mucho tiempo encamados. También existe esta predisposición



ANTICOAGULANTE

Medicamento que previene la formación de coágulos de sangre y reduce el riesgo de trombosis

Sin anticoagulante
Formación de coágulo (trombo) que puede obstruir el vaso sanguíneo.



Con anticoagulante
La sangre fluye libremente al prevenir la formación de coágulos.

¿CÓMO ACTÚA?

Inhibe los factores de la coagulación, evitando que se forme fibrina y coágulos.

USOS PRINCIPALES

- Prevención y tratamiento de trombosis
- Prevención de embolias
- Fibrilación auricular
- Prótesis valvulares cardíacas



EJEMPLOS

- **Heparinas**
(Heparina no fraccionada, Enoxaparina)
- **Antagonistas de vitamina K**
(Warfarina, Acenocumarol)
- **Anticoagulantes orales directos**
(Rivaroxabán, Apixabán, Dabigatrán, Edoxabán)

en las embarazadas o debido al uso de contraceptivos orales.

Las arritmias, especialmente la fibrilación auricular (FA) causan trombos en el torrente sanguíneo. Estos pueden viajar peligrosamente por el organismo obstruyendo otros vasos o desarrollando episodios muy graves como ictus cerebrovasculares, infarto cardíaco, trombosis pulmonares o trombosis venosas profundas.

TRATAMIENTO

Los proveedores de salud disponen de fármacos anticoagulantes que evitan la anormal activación de la coagulación. La aspirina (AAS) es un antiagregante plaquetario, comúnmente usado con este fin, al igual que la heparina. Hoy en día también disponemos de los denominados ACOD, como Eliquis que, pese a su elevado coste, ofrecen importantes ventajas farmacológicas.

En un sector laboral con alta siniestralidad, como el marítimo, si se produjera una herida en un trabajador anticoagulado, el sangra-

do podría derivar en una situación médica de difícil control.

Además, los horarios y los períodos fuera del hogar de los trabajadores del mar podrían ser factores que impiden una adecuada adherencia al tratamiento, algo completamente necesario para prevenir la aparición de los eventos que dieron origen al uso de dicha medicación.

La posibilidad de desarrollar una arritmia o un ictus cerebrovascular cuando el trabajador se encuentra lejos de una atención especializada en tierra, desencadenaría un cuadro clínico donde, cualquier segundo perdido, podría tener secuelas irreversibles o la muerte del enfermo, a pesar de los grandes beneficios asistenciales que brinda el ISM al trabajador embarcado.

Por esto, los trastornos de coagulación y el uso de anticoagulantes

se explican en el Anexo III del Real Decreto 505/2024, de 28 de mayo, regulador de los reconocimientos médicos de aptitud y de la protección de la salud de los trabajadores del sector marítimo-pesquero embarcados. El documento explica que las personas anticoaguladas serán aptas para el embarque solo cuando naveguen a menos de una hora de distancia del puerto. **M**

Prevención



La adopción de hábitos de vida saludables: no fumar, mantener una alimentación equilibrada, realizar actividad física con regularidad, controlar los niveles de colesterol en sangre o evitar períodos largos de inmovilización si puede reducir la necesidad de un uso prolongado de fármacos anticoagulantes.

Tiradito de Corvina, cítricos y aguacate



 PARA 2 PERSONAS

INGREDIENTES

- 1 lomo de Corvina 200 gr (limpio sin espinas). Para esta receta será necesario congelar al menos 48h para evitar Anisakis.
- 1 Lima
- 1/4 Cebolla morada
- 1/2 Aguacate
- 1/2 Naranja
- 1dl AOVE (Aceite oliva virgen extra)
- Cilantro fresco
- Ralladura de 1 Lima
- Aceite Sésamo (unas gotas opcional)
- Sésamo tostado (al gusto)
- Sal Maldon

ELABORACIÓN:

ALIÑO CÍTRICOS:

■ PASO 1

Mezclar en un bol o en un bote con tapa, el aceite de oliva, el zumo de lima y el de naranja, unas gotas de aceite de sésamo. Batir o emulsionar enérgicamente.

PARA EL TIRADITO:

■ PASO 1

Cortar en tiras finas o pequeños filetes finos, empezando por la cola hacia el lomo, con cuchillo bien afilado, incluso mejor con cuchillo jamonero. Iremos disponiendo los pequeños filetes en el plato donde será servido.

■ PASO 2

Cortar en pequeños dados el aguacate y la cebolla morada en brunoise (dados muy pequeños) que iremos colocando sobre el pescado. Pondremos unas hojas de cilantro al gusto por encima.

■ PASO 3

Añadir el aliño de cítricos y sazonar en el último momento, junto con el sésamo, la ralladura de lima y sal.

DIFERENCIA ENTRE TIRADITO Y

CEVICHE: los dos son de origen peruano, en el caso del Ceviche, se deja marinar el pescado cortado en dados el tiempo suficiente para que “se cocine” en el aliño. El Tiradito por su parte, va cortado en filetes pequeños estilo sashimi y una vez cubierto del aliño se sirve inmediatamente.



IMPORTANTE: será necesario congelar el lomo de pescado fresco al menos 48 horas, a una temperatura de -18°C , para descartar los riesgos del Anisakis.

Esta receta se puede realizar con diferentes pescados, como lubina, dorada, mero, cherne, merluza, salmón, o atún, entre otros.

• Valoración Nutricional •

Esta receta es un plato principal con un perfil nutricional especialmente equilibrado por las proteínas de alta calidad de la corvina, y el contenido relevante en compuestos antioxidantes y grasas saludables.

PROTEÍNAS DE ALTO VALOR BIOLÓGICO

La corvina es fuente de proteínas de alto valor biológico lo que aporta numerosos beneficios para la salud:

- Favorecen el mantenimiento y desarrollo muscular, proporcionando los aminoácidos necesarios para formar y reparar músculos, tejidos y órganos.
- Aumentan la sensación de saciedad, ayudando a controlar el apetito y pueden contribuir al mantenimiento de un peso saludable.
- Contribuyen a la recuperación física, especialmente útiles después del ejercicio, ya que favorecen la reparación de las fibras musculares.
- Ayudan al mantenimiento de huesos y tejidos, participando en la formación y conservación de huesos, piel, cabello y uñas.
- Refuerzan el sistema inmunitario y nuestras defensas, ya que muchos componentes del sistema inmune están formados por proteínas.
- Apoyan funciones metabólicas esenciales; interviniendo en la producción de enzimas y hormonas necesarias para numerosos procesos del organismo.

GRASAS CARDIOSALUDABLES

El aceite de oliva y el aguacate son una buena fuente de ácidos grasos omega-3 que ofrecen una amplia gama de beneficios para la salud, incluyendo la protección cardiovascular, la mejora de la función cerebral, la reducción de la inflamación y el apoyo a la salud ocular. Además, pueden ayudar a reducir los niveles de triglicéridos, disminuir la presión arterial y prevenir la formación de coágulos sanguíneos.



La corvina, aunque es un pescado bajo en grasas, puede aportar cantidades moderadas de ácidos grasos omega3.

GRAN PODER ANTIOXIDANTE

La combinación de cítricos+aguacate+aove crea una sinergia importante de compuestos antioxidantes.

La vitamina C de la lima y la naranja, la vitamina E del aguacate y del aceite de oliva, los flavonoides de los cítricos, y los polifenoles del aove ejercen un efecto sinérgico para:

- Reducir la inflamación crónica.
- Combatir el estrés oxidativo, protegiendo del envejecimiento celular.
- Favorecer la salud cardiovascular ayudando a proteger los vasos sanguíneos y a reducir la oxidación del colesterol LDL.
- Apoyar el sistema inmunitario al contribuir al funcionamiento normal de las defensas.
- Favorecer la síntesis de colágeno.

FUENTE DE MINERALES Y FIBRA

El aguacate presenta alto contenido en fibra, que favorece la saciedad y el tránsito intestinal. También es fuente de potasio, mineral importante para la función muscular y el control de la presión arterial.

La corvina es fuente de fósforo (esencial para la salud ósea y el funcionamiento muscular y nervioso) y selenio (potente antioxidante que contribuye al funcionamiento del sistema inmunitario y a la función tiroidea. **M**)

tip

Es una receta rica en grasas saludables, pero también bastante calórica debido al uso de 100 ml de aceite de oliva que, en dietas hipocalóricas, se podría realizar reduciendo el contenido de aceite a la mitad.

• 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.

VIGO

COMERCIALIZACIÓN PESQUERA.-
Las Primeras Jornadas Nacionales de Márketing en la Pesca van a celebrarse del 20 al 24 de septiembre en Vigo, para estudiar los problemas de comercialización del sector. Las Jornadas están organizadas por el Club de Dirigentes de Márketing de Vigo, y patrocinadas por el IRESCO, la Dirección General de Pesca Marítima y otros organismos oficiales y comerciales (...)

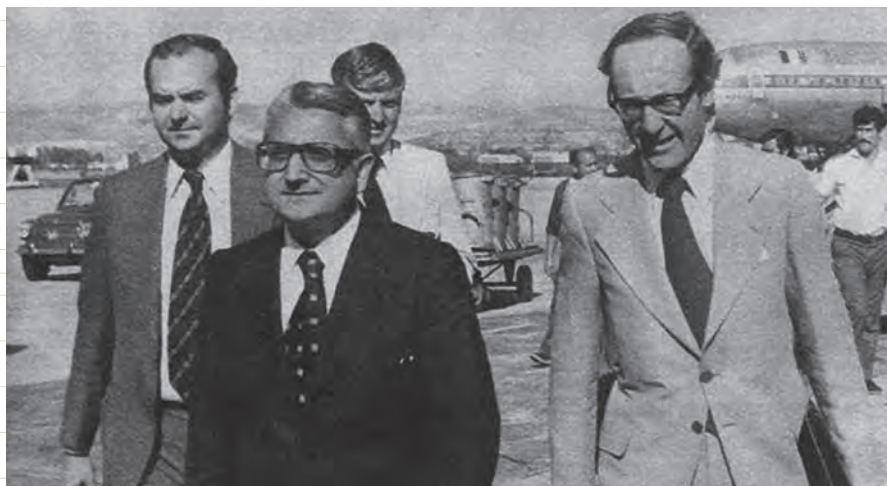
CARTAGENA

TEMPORADA DE LANGOSTINO.-
El primer período de la temporada de langostino en el Mar Menor ha sido el mejor de cuantos se recuerda en esta Ribera. La pesca de langostino en este mar se divide en dos fases: la primera comprende los meses de mayo, junio y julio, y la segunda abarca desde últimos de septiembre hasta fin de mayo.
Durante el primero de estos períodos se pescaron, este año, nueve mil kilos de la especie (...).

CORCUBIÓN

MORTANDAD EN LA RÍA.-
La aparición de peces y mariscos moribundos en la ría de Corcubión ha creado un clima de alarma en los diversos sectores marisqueros de esta comarca. Vecinos de Corcubión, han enviado a los medios informativos un escrito en el que ponen de manifiesto este alarmante hecho (...).

Acuerdo con Marruecos



Don Víctor Moro hace unas declaraciones a HOJA DEL MAR en las que manifiesta la buena impresión que se tiene para el establecimiento de un acuerdo de pesca con Marruecos, después de la sexta ronda de conversaciones entre las delegaciones española y marroquí.

Desde hace mucho tiempo teníamos pendiente una entrevista con don Víctor Moro, director general de Pesca. Prácticamente desde que tomó posesión. La verdad es que no hubo manera de enlazar con él.

Su buena disposición - y la nuestra - tropezaba siempre con el inconveniente de reuniones y viajes (...).

Problemas. Esta es, la palabra que define el momento actual de la actividad pesquera. Aunque podría añadirse, a la luz de las declaraciones que el señor Moro nos ha hecho, que en vías de solución. Se está trabajando con intensidad. La cuestión principal, que nos ha llevado al despacho del director general ha sido el resultado de la sexta ronda de conversaciones con Marruecos (...).

Dificultad para la pesca

Ante el problema que supone el aumento de la flota, el crecimiento de los costes y el descenso en la producción, se impone una programación del sector pesquero, según un informe elaborado por el Banco de Bilbao.

Para que las pesquerías españolas continúen al nivel productivo actual -dice el informe-, será necesaria una cooperación sincera con países ricos en recursos. Por otra

parte, es un error continuar construyendo centenares de pesqueros cada año mientras no sabemos dónde emplear las 16.852 embarcaciones que tenemos en servicio.

La flota pesquera española, a pesar de su avance en las últimas décadas, ha evolucionado un tanto anárquicamente (...).

Mientras que la flota pesquera se ha desarrollado, otros sectores permanecen anquilosados (...).

Flota bacaladera española

Después del mes de junio de regular movimiento de parejas españolas, que entraron a completar víveres y combustible para finalizar la primera campaña bacaladera de este año, el mes de julio fue de calma casi chicha, pues sólo entraron dos parejas, también a completar consumos y víveres para finalizar la pesca y hacer ruta a España, y un congelador, el "Combaroya III", a de-

jar un tripulante enfermo que más tarde sería repatriado, al terminar su buque las faenas de pesca.

El mes de agosto, en su primera mitad también es de poco movimiento, pues sólo han entrado dos parejas bacaladeras, una a dejar un accidentado y la otra a completar viveres y combustible, aunque esperamos que en la última decena entren más parejas españolas (...).

La muerte en la medusa



La peligrosa *Chironex fleckeri*, conocida más comúnmente como la medusa-casilla o avispa del mar, tiene una forma casi cuadrada, con un pedalium en cada esquina, del cual cuelgan hasta nueve tentáculos mortales. En forma de T mayúscula, boca abajo, con la base de la T unida a la campana y la parte ancha de la T sosteniendo los tentáculos, los cuatro pedaliums hacen de este animal algo único y fácilmente distinguible de otras medusas. Aunque relativamente es fácil detectarla en aguas descoloridas o turbias, la avispa de mar es muy transparente

y se hace casi invisible en agua clara. El tamaño se mide generalmente por el diámetro, que puede variar de 2,5 centímetros a 30 centímetros. La mayor que se ha capturado medía unos 24 centímetros y tenía 36 tentáculos, cada uno de ellos de cuatro metros y medio de longitud.

Capaz de nadar a una velocidad de dos a cinco millas por hora, la avispa de mar prefiere una playa arenosa, inclinada, con una marea en formación en cuyos momentos se introduce en aguas de tan sólo 24 centímetros de profundidad o incluso menos profundas (...).

MADRID

CAMPAMENTOS INFANTILES ISM.- Como en años anteriores, también este verano se han celebrado, organizadas por el ISM, colonias infantiles de vacaciones en diversas regiones costeras españolas. Un total de seiscientos ochenta y dos niños, todos hijos e hijas de pescadores, han podido disfrutar durante 15 días de unas jornadas inolvidables en donde, además de descanso y juegos, han convivido con niños de distintas regiones (...).

SANLUCAR

CURSO EN EL PICACHO.- Durante todo el mes de agosto se ha celebrado en el colegio El Picacho la IV edición del Curso Internacional de Verano, que el ISM organiza y patrocina para universitarios de las ciudades de Saint John's y Saint-Pierre et Miquelon. Han asistido al mismo veinte alumnos, estudiantes de lengua española. Los temas principales del curso han sido lengua, literatura y arte, habiéndose impartido también clases de cocina, canciones y bailes españoles (...).

SEVILLA

PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN.- Los trabajadores del sector de la Marina Mercante, José Segundo Fernández y Manuel Herrera Conejero, han recibido los premios anuales Virgen del Carmen de carácter provincial y nacional, respectivamente, instituidos por el Sindicato de la Marina Mercante (...).



GALICIA

Voz de las autonomías en Bruselas

Galicia asumiendo durante seis meses la representación de las comunidades autónomas en materia pesquera ante el Consejo de Agricultura y Pesca de la Unión Europea. El relevo, formalizado en Bruselas, permitirá coordinar una posición común en defensa del sector pesquero y marisquero español.

M SANDRA BERCIANO

Galicia ha tomado el testigo de Andalucía en la representación autonómica ante el Consejo de Agricultura y Pesca de la Unión Europea, conocido como Agrifish. La designación, de carácter semestral, se realiza dentro del sistema de rotación establecido en los acuerdos de la Conferencia para Asuntos Relacionados con la Unión Europea (CARUE).

El traspaso de funciones tuvo lugar en la sede de la Representación Permanente de España ante la Unión Europea, en Bruselas, en una reunión informativa y de coordinación. En el encuentro participaron representantes gallegos y anda-



Foto de familia tras el paso de relevo de Andalucía a Galicia en estas tareas.

luces para cerrar el trabajo del semestre anterior y preparar las líneas de actuación del nuevo periodo.

La delegación gallega analizó también el programa de la presidencia irlandesa del Consejo de la UE y las prioridades que marcarán el debate pesquero europeo en los próximos meses. Entre los objetivos figura construir una postura

coordinada entre las autonomías, capaz de trasladar a Bruselas la realidad social, económica y productiva de las flotas y del marisqueo.

DEFENSA COMÚN DEL SECTOR

La conselleira do Mar, Marta Villaverde, subrayó la responsabilidad que implica este papel de coordinación y defendió la necesidad de trabajar con lealtad institucional junto al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. El reto será articular una posición autonómica fuerte, basada en el consenso y en argumentos científicos, para que las decisiones europeas tengan en cuenta las particularidades de los territorios pesqueros.

Galicia refuerza así su posición en la política pesquera europea, asume una tarea de coordinación clave para el futuro del sector. **M**

Galicia coordinará durante seis meses la posición de las comunidades autónomas en los debates pesqueros europeos



CANARIAS

Más empleo azul en Canarias



La actividad vinculada al mar refuerza su peso en la economía canaria. El transporte marítimo, los puertos y los servicios asociados al sector consolidan empleo y atraen nuevas inversiones en un archipiélago donde la economía azul ocupa ya un lugar estable en la estructura productiva.

M SANDRA BERCIANO

La economía azul gana presencia en Canarias. El último informe del Instituto Canario de Estadística (ISTAC), correspondiente a 2024, cifra en 1.690 millones de euros su aportación al valor añadido bruto (VAB), el 2,9% del PIB regional. El empleo asociado a estas actividades alcanzó las 21.187 personas, un 3,2% más que el año anterior.

El crecimiento se apoya sobre todo en el transporte marítimo y la actividad portuaria, que concen-

tran cerca del 70% del valor generado por el sector. A esos ámbitos se suman la construcción y reparación naval, el procesamiento y la distribución de productos del mar,

La economía
azul generó en
Canarias 21.187
empleos en 2024,
un 3,2% más que
el año anterior

así como las actividades recreativas marítimas.

En el plano laboral, el informe recoge 18.711 personas asalariadas y 2.476 trabajadores por cuenta propia. La presencia masculina sigue siendo mayoritaria, aunque el empleo femenino registró un mayor avance interanual, especialmente entre las profesionales autónomas.

REFUERZO DE PLANTILLAS

El dinamismo del sector se refleja también en las navieras que operan en las islas. Baleària Canarias ha reforzado su estructura con cerca de un centenar de incorporaciones en delegaciones y buques del archipiélago tras el inicio de su actividad en las rutas canarias. La compañía mantiene, además, 15 procesos de selección abiertos.

Los perfiles demandados están vinculados a la atención al pasaje, carga, actividad comercial, amarre, operativa portuaria y puestos técnicos y de gestión. Estas incorporaciones se suman a los 850 profesionales que, de los 1.500 procedentes de Armas Trasmediterránea, trabajan en las rutas con Canarias.

Con 12 buques en servicio, conexiones interinsulares y enlace con Cádiz, la compañía prevé invertir 45 millones de euros en tres años para modernizar, digitalizar y mejorar la ecoeficiencia de su flota en las islas. **M**

Posidonia en peligro



Las praderas de Posidonia oceánica, la especie de fanerógama marina endémica de los ecosistemas costeros mediterráneos, experimentan un declive acelerado. La mayoría de los estudios cuantitativos realizados hasta la fecha evaluaban el impacto del cambio climático basándose en la superación de umbrales de temperatura. Sin embargo, un nuevo estudio demuestra que el estrés térmico crónico acumulado puede deteriorar y fragmentar las praderas, incluso cuando los termómetros se mantienen por debajo de los límites críticos de supervivencia. Las proyecciones futuras de la investigación estiman una pérdida media de posidonia del 40% para finales de siglo y, bajo un escenario de altas emisiones, la regresión a escala de toda la cuenca aumentará hasta casi el 80%, lo que provocará una contracción casi total de las condiciones térmicas adecuadas en las regiones del sur del Mediterráneo.

Curso PescaREC



El Grupo de Acción Costera de Gran Canaria y la Universidad de las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) organizaron

Ayudas anticrisis

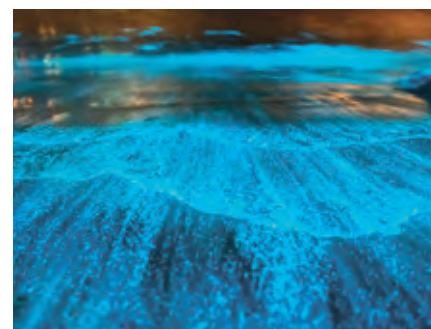


El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación concede ayudas extraordinarias de financiación para operadores del sector pesquero y titulares de explotaciones agrarias por un importe total de 300 M€. Se trata de una de las líneas de apoyo contempladas en el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio aprobado por el Gobierno por el Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo. Las ayudas se conceden en régimen de concesión directa por riguroso orden de presentación de solicitudes y

tienen carácter de minimis. Se podrá obtener una bonificación de hasta un 15% en el principal de los créditos, con un plazo de amortización de hasta 15 años, con posibles períodos de carencia de hasta tres años, según la duración del crédito. Se establece una cuantía máxima de 15.000 euros por beneficiario. El plazo de presentación de las solicitudes comenzó el 1 de julio y finalizará el 30 de septiembre de 2028, o cuando se acabe el crédito disponible. Más información en el BOE del 30 de junio.

este verano una jornada para formar y resolver dudas sobre la aplicación móvil PescaREC, obligatoria desde el pasado 20 de marzo, para facilitar el registro de capturas de la pesca recreativa, cumpliendo con la normativa europea. La pesca recreativa forma parte de la identidad gran canaria, una isla que, según datos del gobierno del archipiélago, tiene más de 9.300 licencias en vigor para la actividad, en su mayoría de tercera clase, que autoriza la pesca marítima de recreo en superficie sin el uso de curricán de superficie como el marisqueo recreativo a pie.

Luminiscencia marina



La naturaleza ofrece fenómenos casi mágicos. Este verano hemos disfrutado de nuevo de la luminiscencia del mar de ardora en varias playas gallegas. Los dinoflagelados, microorganismos

mos que emiten luz al ser agitados por el oleaje, el viento o cualquier movimiento en la superficie del agua son responsables del fenómeno. Su proliferación depende de determinadas circunstancias que provocan una coloración del agua en tonos naranjas durante el día y azules por la noche. Un viento fuerte del norte favorece la salida de estos organismos mientras que un viento intenso del sur los hunde. La luminiscencia se aprecia mejor cuando hay poca corriente y escasa contaminación lumínica. A Lanzada, Carnota, Nemiña o Balarés se han convertido en lugares excepcionales para ver el mar de ardora.

Repoblación de erizos



La Conselleria de Agricultura, Agua, Ganadería y Pesca de la Generalitat valenciana y la Fundación Oceanogràfic han soltado 1.800 ejemplares juveniles de erizo de mar común ('Paracentrotus lividus') en la Reserva Marina del Cabo de San Antonio. La iniciativa se enmarca en el programa de refuerzo poblacional de la especie, clave para el equilibrio de los ecosistemas litorales mediterráneos, cuya presencia ha disminuido en la costa valenciana. El proyecto comprende todo el ciclo biológico, desde la reproducción y la cría de juveniles hasta su traslado y suelta en zonas seleccionadas. La elección de la Reserva

Marina del Cabo de San Antonio responde a las condiciones ambientales y al seguimiento científico que se ha hecho en este espacio protegido.

Máster en gestión portuaria



La Fundación Valenciaport clausuró la 34ª edición de su Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal con la entrega de títulos a los nuevos egresados y a alumnos de ediciones anteriores, superando la histórica cifra de 1.000 profesionales y jóvenes universitarios formados en sus aulas. El Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal es propiedad de la Autoridad Portuaria de Valencia. Dirigido por la Fundación Valenciaport, es título propio de la Universidad Politécnica de Valencia (UPV). Avalado por un índice de empleabilidad total, se ha consolidado como el programa

Reconocimiento a Ferrán Torres

El Oceanogràfic de Valencia ha bautizado con el nombre Ferrán Torres a unos de los tiburones grises del túnel de los Océanos del acuario. El jugador de Foios recibe así un tributo desde su provincia natal tras protagonizar el gol que nos ha dado la segunda estrella de campeonos del mundo de fútbol. Ferrán Torres, al que se le conoce con el apodo de "tiburón", ha sido embajador de la Fundación Oceanogràfic y es defensor de la conservación, investigación, educación y cuidado de los tiburones y los ecosistemas marinos. También ha sido nombrado embajador de la Comunidad Valenciana.



especializado en puertos y transportes en castellano de mayor prestigio internacional. La 35ª edición del Máster arrancará el 15 de octubre.

EL MUSEO DEL MAR DE VALENCIA abre este mes sus puertas en la antigua Casa dels Baus y el patio anexo de Tenyidors. El espacio difundirá la actividad pesquera de los poblados marítimos valencianos.



■ Sant Feliú de Guixols Seguridad náutica



La directora del ISM, Elena Martínez, asistió en la localidad gerundense de Sant Feliú de Guixols al acto de presentación de la campaña de verano de Seguridad Náutica impulsada por la Dirección General de Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). En la campaña, cuyo lema es “En la moto náutica, sensatez”, también participó la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN).

■ Isla Cristina Visita al Centro Nacional de Formación

Representantes de la Escuela SAMU de Sevilla, referente en formación en el sector sanitario, las emergencias y la protección civil en nuestro país y gestora del Centro de Supervivencia de la Armada en la base naval de Rota, en Cádiz, visitaron las instalaciones del Centro Nacional de Formación del ISM en Isla Cristina (Huelva). Los asistentes pudieron conocer el parque de lucha contra incendios, la estación de botes, el centro de formación y los simuladores de navegación, así como la residencia de estudiantes. El encuentro sirvió además para intercambiar conocimientos y experiencias, comentar cuestiones técnicas de las instalaciones y los cursos que se imparten en el centro, así como modalidades y destinatarios de las acciones formativas.

■ Avilés Premio OISS de buenas prácticas



La directora del ISM, Elena Martínez, y el subdirector general de Acción Social Marítima, José Mª Pérez, recogieron el premio de la Organización Internacional de Seguridad Social (OISS) de Buenas Prácticas en Digitalización 2026 por el proyecto SBOT de Aplicación de Gestión de

Ayudas a Botiquines, ganador en la categoría de Innovación en Atención Sanitaria. El acto de entrega de premios tuvo lugar en la localidad asturiana de Avilés en el marco del Encuentro Iberoamericano sobre la Mejora de la Gobernanza de la Seguridad Social.

■ Cádiz Jornada “Mirando al Mar”



La directora provincial del ISM en Cádiz, Herminia Rodríguez, participó en la jornada “Mirando al mar”, organizada por la Comisión de Asistencia a la subdelegada del Gobierno, que se desarrolló en las dependencias del Servicio Marítimo de la Guardia Civil de la capital gaditana. Dado que la jornada estaba dedicada al mar, la representante del ISM expuso brevemente la

labor que desarrolla el ISM, incidiendo en los programas de formación marítima y de Sanidad Marítima y dando a conocer el vídeo del buque Esperanza del Mar. Además de la representante del ISM intervinieron en el encuentro el jefe de la dependencia de Agricultura y Pesca, el capitán marítimo, y el director de Comercio de Cádiz. Al término de la jornada, los participantes visitaron el buque Duque de Ahumada perteneciente a la Benemérita.

Por otra parte, la Dirección Provincial de Cádiz albergó la mesa transversal “Sostenibilidad de la actividad pesquera y cambio climático” que, dentro del proyecto #RedEcomarCádiz, impulsado por Fecopesca, conecta pescadores, investigadores y administraciones para impulsar soluciones innovadoras

hacia una pesca sostenible y viable. Los asistentes debatieron los retos presentes y futuros de la actividad

■ Barcelona Reunión con el sector



La directora provincial del ISM en Barcelona, Ángela Fernández, mantuvo un encuentro con representantes de cofradías de pescadores catalanas, sindicatos y cargos provinciales de Barcelona y Gerona al que asistió el subdirector general de Acción Social Marítima de la Entidad, José M^a Pérez. Durante la jornada los asistentes debatieron asuntos de formación y Sanidad marítima que afectan a los afiliados al REM en la zona.

■ Valencia Congreso de prácticos de puerto



El director provincial del ISM en Valencia, Ignacio Valls, asistió en representación de la Entidad a la jornada técnica del Congreso Anual de Prácticos del Puerto celebrada en la capital del Turia. Más de 140 especialistas se reunieron en un encuentro que sirvió para debatir sobre seguridad marítima, geopolítica y resiliencia portuaria. La jornada

■ Nacional Refugios contra el calor



Ante las altas temperaturas que estamos viviendo, los ciudadanos pueden utilizar algunas dependencias del ISM como refugios climáticos. Las zonas habilitadas a tal efecto se encuentran en las direcciones provinciales de Alicante, Asturias, Illes Balears, Lugo, Huelva (residencia de estudiantes de Isla Cristina y la Dirección Provincial), Málaga, Murcia, Tarragona y Vigo.

Para que un edificio forme parte de la red estatal de refugios climáticos debe ofrecer gratuidad, accesibilidad universal y confort térmico. Además,

ha de contar con puntos de agua potable, áreas de descanso y una ubicación céntrica en la ciudad. Concretamente, en materia de confort y climatización se exige la existencia de sistemas de climatización que mantengan el interior fresco (entre 26º y 28º) en épocas de olas de calor, así como sillas y áreas de descanso suficientes. Por otra parte, los centros han de ser accesibles a personas con movilidad reducida, estar claramente señalizados y disponer de puntos de hidratación y aseos de uso público gratuito para los ciudadanos.

abordó entre otros temas cuestiones como las incidencias en maniobras portuarias, simuladores, impacto de la crisis del Estrecho de Ormuz y el valor de gastos de maniobra para la eficiencia en el mar.

■ Nacional Comunicaciones de la Seguridad Social

Este mes entra en vigor la Orden ISM/541/2026, de 27 de mayo, que introduce variaciones en la forma de

comunicación de la Seguridad Social con los perceptores de prestaciones de incapacidad temporal, incapacidad permanente y lesiones permanentes no incapacitantes. La Orden, que modifica la anterior ISM/903/2020, de 24 de septiembre, establece a dichos perceptores como sujetos obligados a recibir notificaciones y comunicaciones por medios electrónicos. No obstante, de forma temporal se seguirán enviando las notificaciones por la doble vía, postal y electrónica.

Marusía

El mar se agita. Los secretos emergen

M Y. SOTO

Tras el éxito de las novelas "Morriña" y "Orballo", el escritor Carlos Pérez García regresa a los paisajes del norte con "Marusía" (2026), un thriller psicológico que supone la culminación del proyecto literario "Morriña", vibrante saga de suspense en la que el pasado nunca desaparece del todo y los secretos, ocultos en la bruma de la ría, exigen ser revelados.

"La marusía es el nombre que recibe la mar cuando devuelve lo que la tierra quiso olvidar", nos advierte el autor en las primeras páginas de esta novela, con la que aspira a cerrar el ciclo de crímenes no resueltos y desenmascarar a quienes, al amparo del silencio colectivo, han construido un equilibrio sangriento en un pequeño pueblo.

En esta tercera y última entrega, Pérez profundiza en los temas que han definido su universo narrativo: la memoria, las heridas sin cicatrizar y la influencia del territorio sobre quienes lo habitan; el mar deja de ser un escenario para convertirse en protagonista decisivo del relato: alimenta los secretos, modela el miedo y determina



Autor: Carlos Pérez García
Libro autoeditado

los comportamientos de toda una comunidad costera.

La "marusía" trasciende el fenómeno natural para convertirse en una metáfora: es mucho más que el estado del mar, es una fuerza invisible que dicta quién vive, quién muere y quién debe ser sacrificado.

EL DESENLACE DE LA TRILOGÍA

Ambientada en Ribadeo, la trama comienza con un cuerpo flotando

en la ría del Eo, junto a las notas de una antigua investigación policial. No es una muerte cualquiera: el cadáver parece ser la primera pista clara sobre casos sin resolver desde hace más de tres décadas.

Sara Aguilar y Helena Barreiro, agentes de la Guardia Civil, aún lidiando con las sombras de aquellos casos, se adentran en una compleja conspiración criminal que, oculta tras la niebla del norte y el peso de los mitos ancestrales, se extiende hasta las más altas esferas del poder político y económico.

Los hermanos Iván y Luna Lázarro también regresan a Ribadeo, al escenario de sus peores pesadillas. Descubrirán que la clave de lo sucedido años atrás podría residir en unos extraños símbolos y en una misteriosa melodía que sólo una niña parece conocer.

Este libro confirma que el mar sigue siendo uno de los grandes territorios literarios de nuestra cultura y recuerda una verdad que la gente del mar conoce desde hace siglos: nada permanece oculto para siempre bajo las aguas. Tarde o temprano, el océano acaba devolviéndolo todo.

La novela, de 273 intensas páginas de suspense, está disponible en plataformas por 14,99 €. **M**

EL DESCANSO SALVA VIDAS

EVITA LA FATIGA Y EL INSOMNIO EN EL MAR



ACTÚA A TIEMPO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

MPO (paper) 123000116
Deposito legal: M-11082-2025

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