

MAR

Nº 670

OCTUBRE 2026



ENTREVISTA

Marta Villaverde, conselleira
do Mar de Galicia

INCENDIOS FORESTALES

También afectan a los
mares y océanos

CONCILIACIÓN

¿Es posible trabajando
en el mar?

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

Cierre de una travesía

Han transcurrido ya 27 años desde mi incorporación al Instituto Social de la Marina y casi seis desde que asumí la responsabilidad de dirigir esta gran entidad. Las despedidas nunca son fáciles; suelen estar cargadas de emociones, de recuerdos y, especialmente, de nostalgia cuando llegan sin haber sido buscadas.

Durante todos estos años me habéis enseñado a comprender, valorar y querer profundamente al mar y a las personas que viven y trabajan en él. He tenido el privilegio de conocer de cerca vuestra vocación, vuestro compromiso y el profundo respeto con el que desempeñáis vuestra labor. Esa pasión ha sido contagiosa y ha hecho que mi trabajo en el ISM se convirtiera en mucho más que una responsabilidad profesional: en una auténtica forma de vida.

Mirando atrás, son muchos los avances conseguidos juntos. Desde el primer momento tuve claro que era necesario devolver al trabajo marítimo el reconocimiento y la visibilidad que merece, y para ello impulsamos la presencia del Instituto Social de la Marina en congresos, foros, jornadas, ferias y todo tipo de espacios de encuentro y reflexión, mostrando la importancia de nuestra labor y la singularidad del colectivo al que servimos.

Asimismo, consideré esencial avanzar en la modernización de nuestra gestión y proyectar una imagen más innovadora y adaptada a los nuevos tiempos. Ese objetivo se ha materializado a través de iniciativas como la aplicación móvil ISM en tu bolsillo, diseñada específicamente para responder a las necesidades del trabajo en el mar; el impulso de la telemedicina; el desarrollo de la formación online; la incorporación de nuevas herramientas tecnológicas; y la puesta en marcha de servicios digitales dirigidos a trabajadores y empresas. Todo ello sin renunciar nunca a la atención presencial y a la calidad del servicio que prestan diariamente nuestras oficinas.

También afrontamos juntos momentos especialmente difíciles, como la pandemia, que supuso un desafío extraordinario para un sector con las particularidades del trabajo marítimo. Gracias a vuestro

esfuerzo, dedicación y colaboración, conseguimos superar aquella etapa con éxito y seguir prestando apoyo a quienes más lo necesitaban.

Entre los logros alcanzados, me gustaría destacar también la mejora de los coeficientes reductores del colectivo, un avance que permitió, por primera vez, que las mujeres pudieran beneficiarse de ellos, reconociéndose así la penosidad y peligrosidad de su trabajo en igualdad de condiciones.

Sé que aún quedan retos por afrontar y muchas oportunidades de mejora. Confío plenamente en vuestra capacidad para continuar avanzando y seguir fortaleciendo una institución esencial para la protección y el bienestar de la gente del mar.

No quería dejar pasar la oportunidad de despedirme y de expresar mi más sincero agradecimiento por vuestro apoyo, vuestra confianza y vuestra entrega durante todos estos años. Me llevo conmigo innumerables recuerdos y el afecto de una comunidad profesional y humana excepcional, que siempre ocupará un lugar muy especial en mi vida.

Ha sido un verdadero honor dirigir esta Entidad y trabajar junto a todos vosotros.

¡Buen viento y buena mar!

Elena Martínez Carqués





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

670. Octubre 2026



Portada: "Barandilla de oro", Joan Barcia. Ganadora CIMASUB 2025



Entrevista
a la Consejera
do Mar de la Xunta
PÁGINA 6.

Vida laboral y familiar



El sector avanza hacia modelos que permitan conciliar la profesión con una vida familiar cercana. **PÁGINA 10**

Cenizas que van al mar



Los incendios forestales queman el monte pero sus efectos también se dejan sentir en el mar. **PÁGINA 18**

Costeras del Cantábrico



Hacemos balance de cómo han ido este año las campañas de pesca del Cantábrico. **PÁGINA 24**

Relevo generacional



ISM y MAPA colaboran para formar a futuros trabajadores del mar en el buque escuela Intermares. **PÁGINA 32**

Día Marítimo Mundial



“De la política a la práctica: impulsar la excelencia marítima” es el lema elegido este año por la OMI. **PÁGINA 38**

Y además:

16 Prestación por maternidad y cuidado del menor

Qué es y cómo pueden solicitarla los afiliados al Régimen Especial del Mar.

26 Reservas marinas de interés pesquero

Viajamos a Canarias para conocer las reservas del archipiélago en su 30º aniversario.

30 Tribuna

Tore Holvik, director de NORGE en España, cuenta su trabajo con asociaciones del sector en nuestro país.

34 Cooperación internacional Socieux+

Silvia Aranda, directora provincial del ISM en Huelva, comparte su experiencia en Brasil.

40 Operación Paso del Estrecho

Así fue la OPE-2026 este verano.

42 Drones en los puertos

Puertos del Estado publica una Guía donde se regula el uso de las naves no tripuladas en sus instalaciones.

46 Olas de calor marinas

El agua del Mediterráneo está más caliente que nunca y las especies deben adaptarse al cambio climático.

56 Cocina a bordo.

El otoño llega con un café y una porción de plumcake de pasas y frutas.

66 Libro

As mulheres e o mar: historia socioeconómica de Galicia desde una perspectiva de género.

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



A photograph of Marta Villaverde, a woman with long dark hair, wearing a light blue sleeveless top and a watch, standing on the deck of a boat. She is looking out over a body of water with a city skyline in the distance under a clear blue sky.

Marta Villaverde

CONSELLEIRA DO MAR DE GALICIA

“La PPC debe mejorar para asegurar el futuro de la pesca”

Acaba de regresar de Estrasburgo donde se han presentado los resultados del proyecto ISPAMER en el Parlamento europeo y de mantener en Bruselas encuentros clave para los intereses de las flotas gallega y española. Hablamos con Marta Villaverde de la actualidad del sector cuando Galicia representa a nuestras regiones en el Consejo de Ministros de Pesca de la UE.

¿Qué supone representar a las CC.AA. en el Consejo Agrifish?

Es una gran responsabilidad para hacer llegar la voz, la experiencia y la realidad de las regiones pesqueras españolas a los centros de decisión comunitarios. Tenemos dos funciones: trasladar al MAPA las opiniones de las CC.AA. e informar a éstas de la marcha de las decisiones. Nuestro objetivo es garantizar que las directrices europeas se sustenten en datos científicos contrastados y valoren el impacto directo sobre el empleo y el bienestar de las comunidades litorales.

¿Qué espera de la actual presidencia irlandesa?

Irlanda comparte con Galicia la fachada atlántica y una arraigada dependencia socioeconómica de la actividad pesquera, por lo que esperamos una presidencia receptiva a las particularidades de nuestra flota, favorable a debates constructivos. Valoramos el foco que está poniendo en aspectos como el relevo generacional y el empleo, la revisión del FEMPA, el nuevo Marco Financiero Plurianual o los avances en la simplificación normativa, grandes retos que compartimos y en los que el Gobierno gallego también centra sus esfuerzos.

¿En qué debe cambiar la PPC para que el sector sea competitivo?

La Política Pesquera Común tiene muchos aspectos que corregir. Deben mejorarse los desequilibrios entre los tres pilares de la sostenibilidad.

Urge sustituir el enfoque punitivo de la obligación de desembarque por un modelo pragmático basado en la prevención, la selectividad de las artes y la innovación científica. Además, debe adaptarse el concepto de capacidad pesquera para permitir la modernización, habitabilidad y seguridad de los buques sin que compute como incremento del esfuerzo pesquero, y ofrecer mecanismos de apoyo ágiles ante los retos del cambio climático y la transición energética hacia la descarbonización de la flota.

Deben corregirse los desequilibrios existentes entre los tres pilares de la sostenibilidad

También hay que reforzar la dimensión exterior para garantizar una verdadera igualdad de condiciones (level playing field) y que las importaciones de terceros países cumplan los mismos estándares exigidos a los europeos.

Conxemar abre sus puertas un año más. ¿Cómo apoya la Xunta la feria?

Conxemar sitúa a Galicia y a Vigo como el gran referente mundial de la transformación y comercialización de los productos del mar. Desde la Xunta respaldamos este certamen con acciones de pro-

moción, divulgación del consumo y captación de nuevos públicos. Este compromiso se enmarca en una estrategia integral de apoyo a la internacionalización y comercialización de toda la cadena de valor marina. La presencia de la Xunta en eventos de referencia es la principal palanca comercial exterior, facilitando que el 84% de las empresas gallegas logren un impacto positivo en sus planes de expansión y generen nuevos acuerdos comerciales con altas ratios de retorno económico. Las ferias abren puertas a nuestras empresas, atraen inversores y consolidan el liderazgo internacional de Galicia como potencia marítima de primer nivel.

También Galicia lidera la acuicultura

La acuicultura es pilar estratégico de la soberanía alimentaria y de la economía azul. Somos la gran potencia de España y referente indiscutible en Europa. En 2025 alcanzamos más de 189.000 toneladas con un valor económico superior a los 243M€, liderando a nivel nacional el 30% de la producción, el 54% de la renta acuícola y cerca del 68% del empleo del sector.

Nuestra fortaleza reside en un modelo con dos realidades: la enorme dimensión social y territorial del mejillón y la acuicultura del rodaballo y el lenguado. Nuestro objetivo no es solo producir más, sino con mayor eficiencia, ganando competitividad, diversificando especies e innovando. Desde la Xunta acompañamos este liderazgo apoyando también a la industria transformadora y a los centros

de investigación y elaborando, junto al sector, un nuevo decreto de acuicultura que actualizará la normativa a las necesidades operativas reales de nuestras empresas.

El cambio climático está poniendo en peligro el marisqueo

El calentamiento del agua y los cambios drásticos de salinidad alteran los ecosistemas litorales y el comportamiento de poblaciones autóctonas, con un impacto directo sobre los hábitats y nuestras especies comerciales.

El marisqueo es una actividad productiva esencial y sustento directo de miles de familias en nuestras villas costeras. Por eso, amparados por datos científicos objetivos, desplegamos con rapidez un plan de choque con casi 23M€ de fondos propios. Este dispositivo es una alianza directa con el sector: a través de convenios con las cofradías -ya tenemos 18 aprobados- que permiten compensar con hasta 700 euros al mes el trabajo activo de más de 1.100 mariscadoras en las tareas de regeneración, arado del sustrato y retirada de depredadores en sus propias playas.



La Xunta moviliza recursos para recuperar las zonas de marisqueo.

Esta actuación directa permite intervenir en más de 13 millones de metros cuadrados de arenales.

Estamos al lado de las mariscadoras a pie de ría, movilizando recursos para recuperar las zonas productivas y blindar el futuro de una actividad estratégica para nuestra comunidad.

El ISM ha propuesto exonerar las cotizaciones a las mariscadoras

Sería importante que el Gobierno central empezase a dar pasos para hacerlo, aunque llega tarde a una reivindicación del sector que desde la Xunta venimos reclamando formal e insistentemente. Las mariscadoras no pueden pagar sus cotizaciones a la Seguridad Social cuando la mortandad de los bivalvos por temporales las dejó sin actividad y sin ingresos. Hemos hecho una propuesta técnica rigurosa- diseñada junto a las universidades gallegas- para adaptar de forma estructural la cobertura por cese de actividad a las singularidades y paradas biológicas del maris-

queo a pie. Lo más importante es conseguir que esa exoneración, que tiene un impacto económico real y directo en las cuentas de las profesionales y sus familias, se aplique con carácter retroactivo urgente.

Los datos científicos son esenciales para la buena gobernanza del mar

Tenemos centros y organismos de investigación dependientes de la Xunta (Intecmar, CIMA, Cetmar o IGafa) de excelencia internacional. La información científica es la única base sólida para garantizar una gestión pesquera eficaz, objetiva y sostenible frente a imposiciones arbitrarias. Esa convicción se traduce en el esfuerzo presupuestario histórico y medible que hemos hecho para respaldar la investigación marina aplicada y la monitorización oceanográfica constante. No entendemos la gobernanza del mar sin ciencia.

Y sin las relaciones con el sector

La interlocución con las cofradías es constante y fluida. Son

“No entendemos la gobernanza del mar sin el aval de los datos científicos”

Marta Villaverde



esenciales en nuestro modelo de cogobernanza de la gestión pesquera como también lo son los Grupos de Acción Local del Sector Pesqueiro, las Organizaciones de Productores de Pescadores, las asociaciones y las cooperativas.

Este modelo de gestión descentralizada demuestra un compromiso directo con el sector, favoreciendo la cohesión social, la diversificación de la economía azul y la creación de empleo de calidad, garantizando que el 62% de los nuevos puestos de trabajo lo ocupen mujeres y el 44% se dirijan a menores de 40 años, asegurando el necesario relevo generacional.

Ese es uno de los grandes retos al que se enfrenta el sector

El relevo generacional es un reto estratégico. La reducción de horas y la flexibilización de los cursos básicos y de acceso eliminan trabas burocráticas y agilizan la entrada al mercado laboral marítimo. Sin embargo, no bastan si no se acompañan de una estrategia integral que dignifique las profesiones del mar, acercándolas a los jóvenes desde edades tempranas.

Por eso, hemos desarrollado programas como «Dálle mar ao teu futuro», junto a Fundamar, para despertar vocaciones en los estudiantes de Secundaria o el “Movimiento Azul” para fortalecer el vínculo de las nuevas generaciones con el mar.

También hemos duplicado el apoyo financiero al centro A Aixola en Marín cuya capacitación técnica en oficios navales alcanza un 75% de inserción laboral.

No debemos olvidar que, para que un joven haga del mar su profesión, los buques deben ser seguros y cómodos. Por eso, hemos dedicado más de 3,2M€ del FEMPA para modernizar pesqueros en habitabilidad, ergonomía, conectividad digital y eficiencia energética y mantenemos apoyos económicos directos para que los jóvenes tripulantes puedan adquirir su primera embarcación si lo desean.

¿Hay futuro en la pesca y en la economía azul?

La pesca y el conjunto de la economía azul no solo tienen un enorme porvenir sino que son una de las mayores fortalezas estructurales de Galicia. Hemos aprobado la Estrategia de Economía Azul de Galicia 2024-2027, una hoja de ruta pionera para garantizar la sostenibilidad y circularidad de actividades nucleares como la pesca, el marisqueo o la acuicultura e impulsar sectores emergentes como la biotecnología marina.

La experiencia del “Bono Peixe” avala lo que el sector reclama: medidas directas sobre el precio como la rebaja del IVA a los productos del mar

El futuro también pasa por el aumento del consumo

Las campañas de promoción son eficaces. El consumo per cápita repuntó en 2025 en nuestra comunidad, rozando los 23 kilos/habitante, y la demanda total superó las 63.770 toneladas, rompiendo la tendencia descendente que arrastrábamos en la última década.

La divulgación es imprescindible para defender nuestra dieta atlántica. El pescado y el marisco aportan proteína marina de máxima calidad, saludable y sostenible, y necesitamos comunicarlo. Incidir en la infancia y la juventud es prioritario porque a esas edades se fijan las pautas de consumo que perduran toda la vida. En ese sentido, colaboramos en iniciativas como «Pesca Saúde», «Xeración Peixe» o «Conxemar Lab», que conectan emocionalmente con las nuevas generaciones.

¿Cómo valora la iniciativa del “Bono-Peixe”?

El balance ha sido extraordinario. Hablamos de una medida pionera que financió más de 508.000 compras en 751 puntos de venta en 139 municipios gallegos. Más de 146.000 consumidores se beneficiaron de descuentos directos, movilizando unas ventas totales que superaron los 10,8M€.

El éxito del “Bono Peixe” constató que el precio es determinante en la cesta de la compra. La experiencia gallega avala con datos lo que el sector reclama: medidas directas sobre el precio como la rebaja del IVA a los productos del mar. 

Rumbo a la conciliación

La conciliación laboral suele medirse en horarios flexibles, permisos de lactancia o jornadas reducidas. Pero ¿cómo se concilia si el trabajo obliga a pasar meses en alta mar, lejos de la familia y de rutinas cotidianas? La Armada, la Marina Mercante y el sector pesquero avanzan hacia nuevos modelos que compatibilicen la profesión con una vida familiar más cercana.

M M^o LUISA ATARÉS

S ara, María, Alejandro... un pequeño cualquiera agarra la mano de su padre. Sus ojos, grandes, brillantes e inmensamente expresivos no se apartan del rostro de su progenitor. Sabe que mañana embarcará durante cuatro meses en el *Itsas Txori*, un atunero vasco atracado en el puerto de Abiyán, en Costa de Marfil. Ambos permanecen en la playa, abrazados, inmóviles, sintiendo cómo la distancia empieza a abrirse entre ambos, antes incluso de que el barco abandone el puerto. La escena dura apenas unos segundos pero resume una realidad compartida por miles de familias vinculadas al mar. Es también una de las imágenes más poderosas de "1,17", el documental dirigido y producido por Javier

Linares que invita al espectador a embarcarse junto a la tripulación del atunero español para descubrir el inmenso trabajo y las renunciaciones que se esconden detrás, en este caso, de una simple lata de atún.

Las profesiones ligadas al mar, que sus protagonistas definen como "duras y adictivas", exigen "sacrificio y pasión", obligando a convivir con largas ausencias, des-

Las profesiones
ligadas al
mar obligan a
convivir con
largas ausencias
y despedidas
repetidas

pedidas repetidas y reencuentros que siempre parecen demasiado breves. Porque detrás de cada campaña pesquera, de cada travesía mercante o de cada misión de la Armada hay historias parecidas a la de esa niña. Historias de hombres y mujeres que viven entre dos mundos: el mar y la tierra.

Durante generaciones, trabajar embarcado significó asumir que la vida familiar y personal quedaba en tierra. La distancia era una condición inevitable del oficio. La pesca de altura, la marina mercante o la carrera militar en la Armada exigían largas ausencias, horarios imposibles, comunicaciones escasas y una disponibilidad permanente que apenas dejaba espacio para la conciliación. Quien elegía navegar asumía que la familia tendría que adaptarse al ritmo del océano. "Estar cuatro meses lejos de casa, en



Claves de la mejora en conciliación

- ✓ Mayor previsibilidad en los embarques
- ✓ Rotaciones más equilibradas
- ✓ Avance de la conectividad a bordo
- ✓ Mayor atención al bienestar
- ✓ Impulso institucional

una embarcación, equivale a hacer la mitad de la vida en el barco, y es como otra familia”, dice el patrón del “Itsas Txori”, Josu Iñaki Ispizua. “Paso tanto tiempo con los compañeros como con mi mujer y mi hijo”, subraya un tripulante.

Sin embargo, algo está cambiando. En la Armada, en la Marina Mercante y en el sector pesquero español, la conciliación ha dejado de ser una aspiración imposible para convertirse en un reto compartido por empresas, instituciones y trabajadores.

La pregunta ya no es si se puede conciliar trabajando en el mar, sino cómo hacerlo. La conciliación sigue siendo uno de los grandes desafíos de las profesiones marítimas, pero ya no se aborda desde la resignación. Instituciones, empresas y trabajadores coinciden en que el sector avanza hacia modelos más

Se entendía que
quien elegía
navegar asumía
dejar en tierra
familia y amigos.
Hoy no es así

compatibles con la vida familiar gracias a una mejor organización de los embarques, el desarrollo tecnológico, las comunicaciones constantes, la evolución normativa y una transformación cultural que hace apenas unas décadas parecía impensable.

CONCILIACIÓN DIFERENTE

A diferencia de los empleos convencionales, donde la conciliación suele medirse en horarios flexibles,

teletrabajo o reducción de jornada, en el mar la cuestión se plantea por ciclos y en otros términos. “La conciliación en este sector es distinta: aquí hay que aprender a vivir por etapas”. Es una idea que se repite entre marinos mercantes, pescadores y militares embarcados. No se trata tanto de estar unas horas menos en el trabajo como de alternar periodos de ausencia total con otros de presencia plena en el hogar.

La conciliación marítima no se mide en horas diarias, sino en ciclos: estar completamente ausente, pero comunicado a diario, para luego estar completamente presente. “Los cuatro meses que estoy en casa soy padre 24/7; llevo a mis hijos al colegio, al dentista, al entrenamiento, al cine, de excursión... Ninguno de mis amigos con trabajos en tierra puede decir lo mismo”, afirma el capitán de barco Ekaitz Ohienarte.

Evolución de efectivos por sexos en los buques del ISM

Año	Hombres	Mujeres	Total	% Mujeres
2019	38	6	44	13,64
2020	49	11	60	18,33
2021	50	12	62	19,35
2022	58	13	71	18,31
2023	62	16	78	20,51
2024	66	15	81	18,52
2025	67	15	82	18,29

Datos a 31 de diciembre



Ese modelo, que durante años fue visto como una imposición inevitable, empieza a ser reconocido como una forma específica de organizar la vida laboral. El quid de la cuestión -coinciden trabajadores e instituciones- está en la previsibilidad.

Desde el Instituto Social de la Marina (ISM) lo explican con claridad: "La clave está en la organización de los tiempos de embarque y descanso". No se trata tanto de una falta de conciliación en el sentido tradicional, como de un modelo distinto de relación entre trabajo y familia.

España mantiene una profunda vinculación con el mar. Más de 60.000 personas están afiliadas al

Régimen Especial del Mar. Aproximadamente entre 30.000 y 35.000 trabajan en la pesca y actividades relacionadas, mientras que entre 10.000 y 15.000 desarrollan su actividad en actividades relacionadas con la marina mercante. A ellos se suman los profesionales de la Armada.

La importancia económica del sector es indiscutible. Más del 80% del comercio mundial sigue dependiendo del transporte marítimo, mientras que la pesca continúa siendo esencial para numerosas comunidades costeras españolas. Pero junto a esa relevancia estratégica emerge una nueva prioridad:

hacer que estas profesiones sean

sostenibles también desde el punto de vista humano.

VIVIR ENTRE DOS MUNDOS

Ser marino nunca fue fácil. La mar tiene su propio reloj. Un tiempo que no entiende de horarios escolares, cumpleaños, reuniones familiares o fines de semana.

Durante décadas, embarcar significaba desaparecer temporalmente de la vida cotidiana. En la pesca de gran altura, los embarques pueden prolongarse durante tres o cuatro meses. En la marina mercante, las campañas internacionales obligan a pasar largas temporadas lejos de casa. En la Armada, los despliegues operativos y las misiones internacionales continúan exigiendo

El sector en cifras (España)

Más de 60.000 trabajadores del mar

30.000-35.000 en pesca

10.000-15.000 en marina mercante

Embarques de hasta 3-4 meses



sacrificios personales importantes. Pero incluso en estos ámbitos se perciben cambios.

María Fernández, pareja de un marino mercante, explica que la diferencia fundamental hoy es la capacidad de anticipación. “Mi pareja sigue pasando meses fuera, pero ahora sabemos cuándo estará y cuándo no. Podemos organizar mejor la vida familiar, el trabajo y las responsabilidades de los niños”. La previsibilidad no elimina la distancia, pero reduce la incertidumbre.



El sector avanza hacia modelos compatibles con la vida familiar.

EL IMPACTO DEL AISLAMIENTO

Uno de los aspectos menos visibles del trabajo marítimo es el aislamiento. Los profesionales embarcados viven alejados de sus redes familiares y sociales durante semanas o meses. Esa separación puede generar sentimientos de soledad, ansiedad o desconexión emocional, especialmente si suceden acontecimientos importantes en tierra.

Los especialistas en salud laboral marítima coinciden en señalar que el aislamiento constituye uno de los principales factores de riesgo psicosocial asociados al trabajo embarcado. Por ello, en los últimos años ha aumentado la atención prestada al bienestar psicológico de las tripulaciones.

Profesionales sanitarios vinculados al ámbito marítimo destacan una mayor sensibilidad hacia cuestiones como el descanso, la salud mental o el acompañamiento social. La preocupación por estos aspectos, prácticamente inexistente hace unas décadas, forma ya parte

de la gestión moderna de las tripulaciones.

INTERNET, EL GRAN CAMBIO

Si existe un cambio capaz de transformar profundamente la experiencia de navegar, es el acceso a internet. Hasta hace relativamente poco, una llamada telefónica desde alta mar podía convertirse en un lujo excepcional. Hoy, aunque no todos los buques disponen de las mismas prestaciones, las comunicaciones son cada vez más frecuentes y accesibles.

“Ahora puedes hablar con tu familia, ver cómo están y participar en su día a día. Hasta puedo participar en las reuniones de vecinos. Eso cambia mucho la experiencia”, explica Javier, marino mercante.

La tecnología no elimina la distancia física, pero reduce la distancia emocional. Los hijos pueden compartir logros escolares. Los padres seguir acontecimientos familiares y las parejas mantener una comunicación más fluida que en generaciones anteriores. La conectividad es uno de los avances más significativos en materia de conciliación marítima.

“Con una buena organización podría ser perfectamente compatible el trabajo en el mar con la vida familiar”

Elena Martínez,
directora del ISM

MÁS MUJERES A BORDO

Más profundo es el cambio que ha supuesto la incorporación de la mujer al ámbito marítimo español. Y no hace tanto.

En la Armada, el porcentaje de mujeres se sitúa cerca del 15%, una de las cifras más elevadas entre los ejércitos españoles. La evolución ha sido constante desde la incorporación femenina a



Dejar a la familia en tierra es difícil para los trabajadores del mar.

la carrera militar. Sin embargo, siguen existiendo diferencias según escalas y empleos. La presencia femenina es mayor en cuerpos comunes y menor en los rangos superiores, donde el ascenso requiere trayectorias largas y acumulación de años de servicio.

En el ámbito marítimo civil la presencia femenina continúa siendo reducida, especialmente en puestos embarcados. Los datos del ISM reflejan una evolución positiva. Entre 2019 y 2025 el porcentaje de mujeres afiliadas al Régimen Especial del Mar ha pasado de un 15,49% a un 17,42%, si bien la mayoría de ellas ejerce su actividad en tierra. En el mismo período, el porcentaje de mujeres embarcadas en los buques Esperanza del Mar y Juan de la Cosa pasó del 13,64% al 18,29%. En marzo de 2026 alcanzaba el 18,52%.

La presencia femenina es significativa entre oficiales de puente, oficiales de máquinas y personal sanitario, aunque es inexistente en categorías como buceador, contra maestre, engrasador o capitán. "Estos datos muestran que,

aunque vamos por buen rumbo, quedan muchas millas por recorrer", afirma Nuria Gracia de la Torre Duñaiturria, responsable de Recursos Humanos del ISM.

DE PIONERAS A REFERENTES

La evolución resulta especialmente visible si se compara con la situación de hace apenas cuatro décadas. En 1984, M^a Ángeles Rodríguez Bernabéu se convirtió en la primera oficial piloto de la Marina Mercante española. Durante años fue la única mujer a bordo en numerosos barcos. Navegó por África y el mar del Norte cuando apenas existían referentes femeninos en la profesión. Hoy existen capitanas, oficiales de puente, jefas de máquinas, profesoras de náutica y

La conciliación ha dejado de ser una aspiración imposible para convertirse en un reto para el sector

mujeres que desarrollan carreras internacionales en el sector marítimo.

En la Armada, figuras como la capitán de corbeta Loreto Pastor simbolizan una nueva realidad. "Hace 40 años una mujer no imaginaba ser militar porque no había mujeres militares. Ahora no existen esas barreras", resume.

No obstante, en el ámbito de la pesca de atura, la presencia de mujeres profesionales sigue siendo muy relativa. Pero en la pesca de bajura y en actividades como el marisqueo, se ha consolidado un modelo más compatible con la vida familiar, apoyado además en redes comunitarias que funcionan como auténticos sistemas de conciliación informal.

La incorporación de la mujer no solo ha transformado las plantillas. También ha obligado a modificar espacios, procedimientos y formas de convivencia. Los buques de la Armada fueron diseñados durante décadas para tripulaciones exclusivamente masculinas. La llegada de mujeres obligó a adaptar camarotes, aseos, vestuarios y zonas de descanso. Los submarinos representan quizá el ejemplo más significativo. Las primeras mujeres submarinistas españolas tuvieron que integrarse en espacios concebidos exclusivamente para hombres. Los nuevos submarinos S-80 ya incorporan zonas de alojamiento adaptadas para dotaciones mixtas, con mejoras en privacidad e intimidad.

La transformación también ha llegado a los barcos mercantes y pesqueros de nueva construcción. La presencia de camarotes

NUEVA PERCEPCIÓN SOCIAL

La transformación más profunda está en la percepción social. Hoy vemos mujeres al mando de buques, hombres que solicitan permisos de paternidad, mandos militares hablando de conciliación y empresas que incorporan el bienestar de la tripulación en sus planes de gestión. Quizás, la conciliación marítima nunca será igual a la de otros sectores, tampoco necesita serlo. Su objetivo no es eliminar la distancia, sino gestionarla mejor. Aún quedan millas que recorrer pero vamos en la dirección correcta.



individuales o diferenciados, espacios específicos para la higiene personal y protocolos actualizados de convivencia forman ya parte de la realidad habitual de los buques.

CAMBIOS NORMATIVOS

La evolución ha sido también legislativa. En la Armada, los permisos de maternidad y paternidad están plenamente equiparados a los del resto de empleados públicos. Existen excedencias por cuidado familiar, permisos parentales y una creciente sensibilidad hacia determinadas circunstancias personales en la asignación de destinos.

Muchas militares reconocen que hoy pueden planificar etapas como la maternidad aprovechando destinos en tierra, algo prácticamente inexistente para generaciones anteriores.

La Ley de la Carrera Militar incorporó expresamente la conciliación de la vida profesional, personal y familiar como uno de sus objetivos. Recientemente se han ampliado los permisos parentales y las medidas de protección a las familias.

La marina mercante también ha evolucionado. Las organizaciones

La pregunta
no es si puede
haber conciliación
trabajando en el
mar sino cómo
hacerlo posible

sindicales y empresariales han impulsado sistemas de rotación más estables, mayor previsibilidad de los embarques y mejoras en las condiciones de descanso.

EL PAPEL DEL ISM

Pocas instituciones tienen un papel tan relevante como el Instituto Social de la Marina. Muchas de sus actuaciones tienen una incidencia directa sobre la calidad de vida de los trabajadores embarcados. La asistencia sanitaria a bordo, el Centro Radio Médico, los buques hospital Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, la formación profesional marítima, los programas de bienestar social y la atención a las familias constituyen una red de apoyo única en Europa.

El organismo también ha incorporado progresivamente la perspectiva de género y la promoción de la igualdad en sus programas y actividades. Desde el ISM se insiste en que la organización es clave para mejorar la conciliación. “Con una buena organización podría ser perfectamente compatible el trabajo en el mar con la vida familiar”, defienden desde la institución.

María Fernández ha aprendido a organizar su vida en ciclos. Su marido pasa meses embarcado, pero ahora sabe cuándo estará y cuándo no. Puede anticiparse. “La conciliación en este sector es distinta, pero cada vez es más fácil organizarse”, explica. “Si sabes las fechas, puedes planificar todo mejor: el trabajo, los niños, la casa”. Esa previsibilidad, que antes era irregular, ha sido esencial para que la situación mejore.

Paradójicamente, algunos trabajadores marítimos destacan una ventaja que rara vez aparece en los debates sobre conciliación. Cuando regresan a casa, tienen periodos prolongados de tiempo libre que permiten una dedicación intensa a la vida familiar. “Cuando se está en tierra, estamos al cien por cien”, dicen. 

PRESTACIÓN POR NACIMIENTO Y CUIDADO DEL MENOR EN EL REM

Más protección e igualdad

La igualdad entre mujeres y hombres es un principio fundamental del ordenamiento jurídico español en materia laboral y de Seguridad Social. Las reformas legislativas de los últimos años han perseguido la corresponsabilidad en el cuidado de los menores, eliminando diferencias entre progenitores y garantizando una protección económica adecuada.

M COVADONGA JIMÉNEZ
SUBDIRECTORA GENERAL DE SEGURIDAD
SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

El Real Decreto-ley 6/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes para la garantía de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación, modificó la acción protectora del

Sistema de la Seguridad Social sustituyendo las antiguas prestaciones de maternidad y paternidad por una prestación única denominada prestación por nacimiento y cuidado de menor, regulada en el artículo 24 de la Ley 47/2015, 21 de octubre, para los trabajadores del mar.

La entrada en vigor del Real Decreto-ley 9/2025, de 29 de julio, ha ampliado los derechos de conciliación incrementando la duración de

los permisos por maternidad y paternidad y reforzando la protección de las familias monoparentales.

La prestación por nacimiento y cuidado de menor garantiza que los trabajadores del mar puedan cuidar adecuadamente a sus hijos e hijas sin perder ingresos, favoreciendo la conciliación entre la vida laboral y familiar y la igualdad de géneros. Protege además los períodos de suspensión del contrato de trabajo



o de interrupción de la actividad profesional durante el nacimiento de un hijo o hija, la adopción, la guarda con fines de adopción y el acogimiento de menores de seis años y de menores de 18 con discapacidad o con especiales dificultades de inserción social o familiar.

Las madres biológicas que no alcancen los períodos mínimos de cotización pueden acceder a una modalidad no contributiva de la prestación.

PRESTACIÓN ECONÓMICA

Para acceder a la prestación por nacimiento y cuidado del menor hay que estar afiliado y en alta, o en situación asimilada al alta, en el REM. Además, hay que acreditar unos períodos mínimos de cotización, en función de la edad de la persona beneficiaria. Los autónomos, por su parte, deben estar al corriente en el pago de las cuotas a la Seguridad Social, sin perjuicio de la posibilidad de regularización mediante el mecanismo de invitación al pago.

La prestación económica se abona mensualmente y equivale al 100% de la base reguladora calculada conforme a la normativa existente. Además, está exenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF).

Nace cuando comienza el período de descanso obligatorio posterior al parto o desde la resolución judicial o administrativa que acuerde la adopción, la guarda con fines de adopción o el acogimiento.

En el sector marítimo-pesquero existe la particularidad de que, cuando la persona trabajadora está

EVOLUCIÓN DE LA PRESTACIÓN (2021-2026)				
Año	Procesos Vigor Inicio	Procesos Iniciados	Procesos Baja	Procesos Vigor Final
Total 2021	188	1.447	1.342	293
Total 2022	293	1.379	1.389	283
Total 2023	283	1.410	1.415	278
Total 2024	278	1.324	1.306	296
Total 2025	296	1.393	1.356	333
Total 2026	333	794	760	367

Fuente: Instituto Social de la Marina

embarcada o presta servicios en una plataforma fija o artefacto flotante y no puede interrumpir la actividad, el derecho al subsidio se genera cuando abandona la embarcación o la plataforma correspondiente.

Tras la aprobación del Real Decreto-ley 9/2025, la duración ordinaria del permiso es de 19 semanas para cada progenitor, que se distribuyen del siguiente modo:

- Seis semanas obligatorias, ininterrumpidas y a jornada completa tras el nacimiento o la resolución judicial o administrativa.
- Once semanas voluntarias, a disfrutar continuada o interrumpidamente, hasta que el menor cumpla un año.
- Dos semanas adicionales de cuidado parental, acumuladas o

interrumpidas, hasta que el menor tenga ocho años.

En las familias monoparentales, la duración total asciende a 32 semanas, de las que seis son obligatorias, 22 voluntarias hasta los 12 meses y cuatro adicionales de cuidado parental hasta los ocho años.

La normativa prevé situaciones con más duración. Por ejemplo, se establecen dos semanas adicionales por cada menor a partir del segundo en nacimientos o adopciones múltiples; dos semanas adicionales por discapacidad del hijo o hija y hasta 13 semanas adicionales en casos de parto prematuro o de hospitalización prolongada del recién nacido. Además, se contempla la posibilidad de que el progenitor superviviente disfrute del tiempo pendiente si muere el otro progenitor.

La gestión y el pago de esta prestación para los afiliados al REM la realiza el Instituto Social de la Marina. La solicitud puede presentarse en las direcciones provinciales o locales del organismo, a través de la sede electrónica de la Seguridad Social o mediante la aplicación móvil "ISM en tu Bolsillo".

La legislación contempla un permiso de maternidad o paternidad de hasta 19 semanas para cada progenitor

LA HUELLA MARINA DEL FUEGO

Del monte al mar

Incendios forestales como los que hemos vivido este verano en España no solo queman el monte. Cenizas, humo y sedimentos pueden recorrer cientos de kilómetros hasta alcanzar el océano. Allí actúan a la vez como fertilizante y como contaminante, con efectos que van desde floraciones de fitoplancton a la falta de oxígeno o daño en las larvas de especies costeras.



M DIEGO RODRÍGUEZ

El incendio termina cuando se apaga la última llama, pero sus efectos continúan aguas abajo. La frontera entre la tierra y el mar desaparece. Una perturbación forestal se convierte en un episodio de presión sobre rías, estuarios, lagunas y plataforma. Ese trasvase tiene desde 2024 un marco propio: la “Ecología del fuego en sistemas marinos”, propuesta por los ecólogos Rodrigo Riera (ULPGC) y Juli G. Pausas (CIDE-CSIC) en *Trends in Ecology & Evolution*.

Según el trabajo de estos científicos, las cenizas y sedimentos que causan los incendios en el monte llegan al mar por dos vías. La atmosférica, capaz de depositar aerosoles a gran distancia del foco, y la terrestre, que concentra el impacto cerca de la costa; sobre todo, durante las primeras lluvias intensas tras el fuego. Esto es, cuando la pérdida de vegetación y el rechazo temporal del agua por los suelos quemados aceleran la escorrentía.

La composición del material depende de la vegetación, del suelo y de lo que haya ardido, pero también de la severidad del fuego. Los incendios más intensos dejan cenizas claras, con elementos más concentrados y químicamente más agresivos que las negras de los fuegos suaves. No existe, por tanto, una respuesta marina única: importan la dosis, la estación y el estado previo del ecosistema.

«En las cenizas encontramos los elementos que ya estaban en la vegetación y en el suelo, pero mucho más concentrados, porque la combustión libera a la atmósfera buena parte del carbono, el oxígeno y el hidrógeno», explica Cristina Santín, investigadora del CSIC en el Instituto Mixto de Investigación en Biodiversidad (IMIB). «Cuando además arden viviendas, vehículos o naves industriales, la composición cambia sustancialmente. Aparecen concentraciones mucho mayores de metales pesados y contaminantes potencialmente muy peligrosos, como el amianto», asegura.

EFECTOS DE DOBLE FILO

En aguas pobres en nutrientes, parte de ese aporte puede estimular el fitoplancton, base de la red trófica marina. El caso más conocido se observó tras los incendios australianos de 2019-2020 cuando aerosoles ricos en hierro alcanzaron aguas del océano Austral, donde ese elemento limita el crecimiento, y satélites y flotadores detectaron floraciones anómalas que llegaron a cubrir una superficie mayor que la propia Australia.

«La llegada de humo y aerosoles puede fertilizar una zona del océano y aumentar su productividad. Con ese incremento del fitoplancton se puede llegar a fijar gran parte del CO₂ emitido por el propio fuego: el balance de emisiones podría llegar a ser cero y, además, el carbono pasa del medio terrestre a fijarse en el fondo marino», explica Juli G. Pausas, ecólogo del CIDE-CSIC y



Según los científicos, la llegada de tóxicos de los incendios al mar puede alterar la morfología de las especies.

coautor del estudio. «Estos procesos no están en los modelos globales de carbono», dice.

Más fitoplancton no equivale a más carbono almacenado: solo la fracción que se hunde y queda aislada cuenta. La fertilización también puede desequilibrar la comunidad. Por ejemplo, si domina una especie tóxica, si la biomasa se descompone de forma masiva o si el agua intercambia poco con el exterior, el resultado puede ser una floración nociva y una caída del oxígeno. Los incendios de Indonesia de 1997 se relacionaron con mareas rojas prolongadas y daños en corales a lo largo de cientos de kilómetros.

En nuestro país, los científicos analizaron las consecuencias del incendio que afectó a la ría de Vigo en 2017. En incubaciones de agua

superficial la respuesta fue mayor en verano, con nutrientes naturalmente bajos: aumentaron la clorofila y la abundancia bacteriana y cambió la composición del bacterioplancton. Entre los grupos favorecidos apareció *Vibrio*, género que incluye especies oportunistas y potencialmente patógenas, aunque el experimento no demuestra por sí solo riesgo sanitario en la ría.

ESTADO DEL AGUA

El efecto depende, por tanto, del estado inicial del agua: en invierno, tras episodios de escorrentía que ya habían elevado los nutrientes, las mismas adiciones provocaron cambios menores. Un estudio de 2026 en el Mediterráneo noroccidental llegó a una conclusión parecida.

La investigación avanza hacia la repercusión en animales de interés ecológico y comercial. Así, se ha analizado el desarrollo temprano del erizo *Paracentrotus lividus*, habitual del Mediterráneo, expuesto a extractos de ceniza. El resultado de la investigación demuestra que la fecundación no se reduce en la especie, pero se observaron retrasos, alteraciones morfológicas y señales de estrés en las larvas, más acusadas a mayor concentración. Y un estudio de 2025 halló en el berberecho común *Cerastoderma edule* cambios bioquímicos, como la reducción de ciertos ácidos grasos, tras 96 horas de exposición a concentraciones ambientalmente relevantes. Son resultados de laboratorio, pero abren una vía para bancos marisqueros y cultivos en cuencas propensas al fuego.

El daño no es solo químico. Una carga elevada de partículas en suspensión cubre hábitats, obstruye estructuras filtradoras -Incluidas las branquias de los peces- y resta luz a macroalgas y fanerógamas. Huevos, larvas y juveniles son más sensibles: un episodio breve puede manifestarse después como menor reclutamiento.

“No sabemos mucho de cuánto carbono pirogénico llega al océano, ni del tiempo que permanece allí. La cuestión gana relevancia al aumentar los incendios en tantas regiones del mundo”

Cristina Santín, investigadora del CSIC

Pluma de sedimentos

Es la acumulación y dispersión de tierra, cenizas y lodo en los cuerpos de agua producida por las primeras lluvias tras un incendio. Cuando llueve, el agua no se infiltra y corre por las laderas a gran velocidad arrastrando toneladas de ceniza, tierra fértil y restos que, al desembocar en ríos, lagos o el mar, se desplazan con la corriente. El lodo tóxico consume el oxígeno del agua y puede provocar la muerte masiva de peces y flora marina.

La llegada de humo y aerosoles puede fertilizar una zona del océano y aumentar su productividad

Faltan series de campo que traduzcan estos mecanismos en pérdidas pesqueras cuantificadas, pero la ausencia de cifras no significa ausencia de riesgo. Las zonas más expuestas combinan cuencas quemadas, pendientes acusadas, lluvias intensas, escasa renovación del agua y actividades dependientes de la calidad ambiental: marisqueo, bateas, viveros, pesca artesanal y áreas de cría.

Una floración nociva puede obligar a cerrar temporalmente zonas de extracción; la hipoxia desplaza peces y castiga al bentos; los contaminantes pueden incorporarse a partículas o tejidos. Hay además efectos operativos: turbidez en las tomas de agua, análisis extraordinarios y desconfianza del mercado.

ATENCIÓN A LA LLUVIA

La respuesta más eficaz empieza antes de que el agua oscurezca la costa. Tras un gran incendio en el litoral conviene identificar barrancos y ríos de salida, muestrear las aguas antes de las lluvias y activar

un seguimiento de turbidez, oxígeno, clorofila, nutrientes, metales, microorganismos y toxinas, combinando satélite, boyas y observación del sector.

La coordinación debe unir gestión forestal, protección civil, autoridades del agua, organismos científicos, administraciones pesqueras y productores. Y un incendio urbano o industrial obliga a ampliar el catálogo de contaminantes analizados.

El mar puede diluir, transformar e incluso enterrar parte del carbono del fuego. Entre un 10 y un 15% del carbono afectado por un incendio no se libera a la atmósfera: se trans-

forma en carbono pirogénico, más resistente a la degradación, y una fracción acaba en sedimentos marinos, donde la escasa actividad microbiana puede conservarlo siglos o milenios.

«El carbono que los incendios convierten cada año en carbono pirogénico equivale a alrededor del 3% del que emitimos por la quema de combustibles fósiles», señala Santín. «Sabemos que ese mecanismo de almacenamiento existe, pero conocemos mucho peor qué proporción llega al océano y cuánto tiempo permanece allí. Es una cuestión que gana relevancia cuando los incendios aumentan en tantas regiones del mundo».

«Los incendios existen desde hace millones de años; la dinámica que generan en el medio marino es parte del sistema, y muy poca gente la está considerando», advierte Pausas. Cómo cambia el agua tras un fuego y si los sedimentos guardan memoria de incendios pasados son las preguntas de la disciplina que él y Riera propusieron cartografiar. **M**

JORNADA SOBRE INNOVACIÓN EN BURELA

Tecnología al servicio del mar

La Organización de Productores Pesqueros del Puerto de Burela organiza periódicamente jornadas para informar a sus socios de las principales novedades que afectan al sector. Este verano presentaron los primeros maletines de telemedicina homologados por el ISM.

M SERGIO LÓPEZ

DIRECTOR GERENTE OPP BURELA

En las jornadas que organizamos regularmente en el puerto de Burela tratamos siempre temas de interés para nuestros pescadores: asuntos de gestión pesquera o novedades legislativas-normativas. También realizamos talleres divulgativos monográficos donde abordamos asuntos como el ahorro energético o la obligación de desembarque, entre otros.

El objetivo es que nuestros armadores y tripulantes desarrollen buenas prácticas pesqueras beneficiándose de los avances que la tecnología ofrece. Hoy en día los retos de la pesca extractiva son múltiples. Por eso, queremos que nuestros asociados estén informados para lograr mantener

una actividad viable, económica y socialmente, que garantice su futuro. No se trata sólo de pescar y vender, sino de hacerlo de forma rentable y sostenible cuidando los recursos.

Este verano organizamos una jornada sobre innovación en la que distinguimos tres grandes bloques. En el primero, "Tecnologías Pesqueras", hablamos de herramientas de IA aplicadas a la actividad, comunicaciones y observación electrónica. El segundo, lo dedicamos a las "Fórmulas

La OPP del puerto de Burela informa a sus asociados de los avances del sector



de Financiación para el armador" a través de los certificados de eficiencia energética en inversiones a bordo y el tercero versó sobre innovaciones en "Telemedicina" con los nuevos maletines para video consultas homologados por el ISM.

La conselleira do Mar de la Xunta, Marta Villaverde, en la inauguración del encuentro, agradeció el dinamismo de nuestra OPP para organizar estas jornadas y debatir "temas clave para el presente y futuro de la actividad pesquera".

DEBATES

En el bloque de "Tecnologías", el director general de Nautical, Carmelo Zabala, centró su intervención en digitalización y comunicaciones satelitales. Habló del Oceanlive y



La OPP del puerto de Burela presentó los nuevos maletines de telemedicina homologados por el ISM

TELEMEDICINA

Representantes de las empresas USAIL y SIVSA dieron a conocer los maletines de vídeo-consultas homologados por el ISM. Mostraron modelos para embarcaciones de distinto tamaño y pesquerías, todos dotados con tecnología que permite conectar telemáticamente las embarcaciones con el centro radiomédico y los buques del ISM. Funcionan desde el barco, con una conexión de enlace vía satélite, con datos cifrados que enlazan con el médico en tierra, quien hace la valoración médica remota del paciente y la incorpora a su historial clínico.

Los maletines Standard incluyen pantalla y auriculares, conexión para acceso a historia clínica, vídeo-consultas por voz, cámara de exploración general, control de constantes de temperatura, saturación o tensión arterial. Los Pro tienen además otoscopio, iriscopio y monitor de glucosa, y los Pro-Max añaden dermatoscopio, monitor INR y ecógrafo. **M**

explicó las novedades de los sistemas de monitoreo electrónico, que serán obligatorios a partir de 2028 y que la UE ha aprobado.

Pierrick Salaun, responsable comercial de Marine Instruments, presentó por su parte nuevas herramientas para ganar eficiencia en las operaciones. Centró su charla en las boyas satelitales del palangre, una de las principales flotas de Burela. Algunos de los modelos que presentó son prototipos que comenzarán a comercializarse a finales de año.

Finalmente, Rubén Hermida, director general de Silecmar, habló de cómo tomar buenas decisiones operativas utilizando los mejores datos disponibles en tiempo real, para ser más eficientes y obtener

el mayor beneficio económico posible de la actividad pesquera.

Respecto a las nuevas fórmulas de financiación para la pesca, María Cubillo, directora de SinCeO2 explicó las grandes posibilidades que ofrecen los CAEs (certificados de ahorro energético) para conseguir financiación para los armadores, aprovechando la monetarización del ahorro energético generado en KW con las inversiones realizadas a bordo. Expuso casos concretos de acciones que ya realiza la flota de Burela y que pueden representar un importante retorno económico para financiar, por ejemplo, la renovación de embarcaciones en aspectos como la pintura de casco, los cambios de hélices o la instalación de puertas voladoras.



COSTERAS DEL CANTÁBRICO

Resultados diversos según especie

Verdel, anchoa, sardina y bonito del norte marcan el calendario pesquero del Cantábrico. La llegada de estas especies moviliza cada año a la flota y llena las lonjas del norte de España, desde el País Vasco hasta Galicia. Los resultados de este año varían según la especie.

M SANDRA BERCIANO

Las costeras del Cantábrico dejan este año resultados muy distintos, según los datos del Gobierno Vasco y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. El verdel cerró una campaña complicada, la anchoa respondió con buenas capturas, la sardina agotó su cuota con precios al alza y el bonito del norte aún no ha cerrado la temporada.

La costera del verdel arrancó este año con menos cuota. España

contaba con 15,4 millones de kilos de verdel, frente a los 26,1 millones de 2025, un recorte del 41%. La reducción anticipaba una campaña limitada, pero fue la escasez de pescado la que terminó de condicionarla. A finales de abril, apenas se habían capturado 5,9 millones de kilos en todo el Cantábrico, cerca del 39% de las posibilidades disponibles.

El descenso fue especialmente visible en la flota vasca, que capturó 2,5 millones de kilos frente a los 5,7 millones de 2025, aunque sus lonjas recibieron cerca de 4,9 millones procedentes de otras comunidades.

La menor oferta impulsó los precios. El verdel alcanzó una media de 3,96 €/kilo, una cotización que ayudó a paliar la caída de las capturas, pero que no bastó para compensar las pérdidas de las embarcaciones dependientes de esta especie.

LA ANCHOA RESPONDE

La llegada de la anchoa cambió el escenario. España disponía este año de una cuota de 30,48 millones de kilos para la pesquería del Cantábrico y aguas próximas. A finales de julio ya se habían pescado 24,72 millones, más del 81% del total.



Costeras del Cantábrico 2026



ESPECIES	CUOTAS PARA ESPAÑA	PRECIO MEDIO EN LONJA
ANCHOA.....	30,48 millones de kilos	1,94 €/kilo
BONITO	27,95 millones de kilos	3,90 €/kilo
SARDINA.....	16,80 millones de kilos	1,50 €/kilo
VERDEL.....	15,40 millones de kilos	3,96 €/kilo

La flota vasca estaba a punto de agotar su asignación, con 8,49 de los 8,63 millones de kilos disponibles. El propio desplazamiento de la especie llevó las capturas hacia el oeste: 3,67 millones de kilos se descargaron en lonjas de Euskadi y otros 4,75 millones llegaron a puertos de Cantabria y Asturias.

El mercado también acompañó. La anchoa alcanzó un precio medio de 1,94 €/kilo, algo más que en 2025 y por encima de los valores registrados en campañas anteriores, cerca de 1,50 euros. A ello ha contribuido el reparto de capturas entre cofradías, que ha permitido espaciar descargas y evitar una concentración excesiva de pescado en las lonjas.

LA SARDINA AGOTA LA CUOTA

La sardina activó las lonjas desde el inicio de la campaña en marzo, con 16.848 toneladas disponibles para España, un 2,79 % menos que el año anterior. Un intercambio posterior con Portugal añadió otras 1.000 toneladas, de las que 834 correspondieron a las flotas de cerco, racú y piobardeira del Cantábrico y noroeste. Las capturas avanzaron hasta agotar la cuota disponible y el MAPA cerró la pesca en agosto. La medida afectó a casi 700 buques

de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Andalucía.

A las buenas capturas se sumó la evolución de los precios. La sardina alcanzó una media de 1,50 €/kilo, 15 céntimos más que en 2025 y medio euro por encima de 2024. El aprovechamiento de cuota y la mejora de las cotizaciones dejaron un balance positivo para la flota de cerco.

La campaña del
verdel cerró antes
de lo previsto por
la escasez de la
especie. La sardina
en cambio agotó la
cuota asignada

A finales de mayo comenzó la campaña del bonito con una cuota estatal de 27,95 millones de kilos. En su primer tramo, hasta el 20 de julio, se habían capturado 9,1 millones de kilos, el 32,7% del total. La flota vasca acumulaba 5,60 millones, el 61,2% de las capturas estatales.

Los precios también acompañaron, con una media en torno a 3,90 €/kilo y predominio de ejemplares de entre cuatro y ocho kilos.

El arranque fue favorable, tanto en capturas como en mercado. La flota vasca ha concentrado gran parte de la actividad y las cotizaciones se han mantenido en niveles sólidos pese al volumen de pescado desembarcado. La evolución de agosto y septiembre será clave para conocer hasta dónde llega una costera que aún tiene unas semanas por delante. **M**



30 años de reservas marinas canarias

Las reservas marinas canarias cumplen tres décadas. Son La Graciosa, La Restringa y La Palma y ocupan más del 70% de toda la superficie de la red estatal que protege estos espacios. El tiempo ha demostrado que sirven para mantener la pesca artesanal en los caladeros y garantizar el futuro de la actividad en las comunidades que dependen de ellas. Con motivo del aniversario, el ministro Luis Planas visitó el archipiélago.

M DIEGO RODRÍGUEZ

El encuentro que el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas mantuvo con los pescadores de Caleta de Sebo, en la isla de La Graciosa, y después en Santa Cruz de Tenerife, permitió hacer balance de la gestión de las tres reservas canarias. Las cofradías reclamaron que las nuevas obligaciones europeas de control, registro y comunicación se adapten a una flota artesanal de embarcaciones pequeñas y no añadan una carga burocrática desproporcionada. Planas comprometió formación y acompañamiento para implantar la nueva aplicación de control y anunció la entrega de una patrullera de última generación para La Graciosa, además de cámaras inteligentes, drones y robots submarinos para reforzar la vigilancia. Por su parte, el gobierno canario estudia crear nuevas reservas en La Gomera, Tenerife y el entorno de Lobos y La Bocayna.

La reserva marina de la isla de La Graciosa e islotes del norte de Lanzarote se creó en 1995; la de Punta de La Restinga-Mar de las Calmas, en El Hierro, en 1996; y la de la isla de La Palma, en 2001. Entre las tres suman algo más de 75.000 hectáreas y concentran más del 70% de la superficie protegida por la red estatal de reservas marinas de interés pesquero.

La conmemoración del 30º aniversario de la creación de las tres reservas marinas deja un balance operativo positivo y la necesidad de adaptar la digitalización a la escala de la flota, reforzar el control y estudiar nuevas áreas con el sector y la comunidad científica.

PROTEGER PARA PESCAR

Una reserva marina de interés pesquero no es un espacio cerrado por completo a la actividad humana. Es una herramienta de gestión aplicada a un caladero tradicional para mejorar la reproducción de las especies, favorecer la supervivencia de los juveniles y facilitar la

La Graciosa Reserva a escala del archipiélago



La primera fue la reserva marina de la isla de La Graciosa e islotes del norte de Lanzarote, creada en 1995. Con más de 70.000 hectáreas, es la mayor de la red estatal. Abarca las aguas del norte de Lanzarote y del archipiélago Chinijo, integrado por La Graciosa, Montaña Clara, Alegranza y los roques del Este y del Oeste. Aproximadamente el 60% de su superficie corresponde a aguas interiores y el 40% a aguas exteriores, de modo que su gestión es compartida por el Estado y el Gobierno de Canarias.

La influencia del afloramiento de aguas frías y ricas en nutrientes de la cercana costa africana favorece una elevada productividad. A ello se suma una plataforma marina amplia y relativamente somera, excepcional en un archipiélago volcánico. Fondos rocosos, cuevas, túneles y seadales sostienen recursos de interés para una flota que durante generaciones ha hecho de la pesca uno de los ejes de la vida graciosa.

La reserva integral rodea el Roque del Este. Fuera de ella se permiten determinadas modalidades profesionales tradicionales y se regulan los usos recreativos y subacuáticos. El servicio de la reserva, con oficina en la localidad de Caleta de Sebo y medios de vigilancia, informa de las normas de uso, controla su cumplimiento y ordena la convivencia entre pesca, turismo, buceo e investigación.



La Restinga Mar calmo y volcán

Un año después, en 1996, se creó la reserva marina de Punta de La Restinga-Mar de las Calmas, en El Hierro. La petición partió del sector pesquero local, preocupado por el riesgo de sobrepesca en un litoral resguardado de los alisios, donde las condiciones permiten faenar con mayor continuidad que en otras zonas del archipiélago. Sus 1.180 hectáreas se reparten entre aguas interiores y exteriores, y su gestión corresponde de forma conjunta al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y al Gobierno de Canarias.

La zonificación incluye una reserva integral frente a la bahía de Naos, áreas de usos restringidos y sectores donde se autorizan modalidades artesanales locales. Los fondos volcánicos forman veriles, cuevas y bajones con comunidades de algas e invertebrados. A las especies de fondo se suma una pesquería de túnidos, especialmente relevante en primavera y verano. El buceo recreativo, sujeto a autorización y cupos, mantiene también un fuerte vínculo con La Restinga.

La erupción submarina de 2011, que dio origen al volcán Tagoro, alteró las condiciones del agua y afectó a la fauna y la flora próximas al foco eruptivo. El seguimiento permitió documentar la recuperación posterior y convirtió la reserva en un observatorio excepcional de la respuesta de un ecosistema marino ante una perturbación volcánica.



Representantes del MAPA y del Gobierno canario celebraron este aniversario.

recuperación de los recursos. Combina zonas de reserva integral con otras áreas en las que se permite la pesca profesional artesanal bajo condiciones concretas.

La pesca es una de las razones que justifican la protección. Las artes autorizadas, los censos de embarcaciones, las zonas de trabajo, el buceo recreativo y las actividades científicas se regulan según las características de cada reserva.

El sistema se apoya en la vigilancia, el seguimiento científico y la participación de quienes faenan en esas aguas.

Las reservas canarias nacieron gracias al impulso del sector pesquero y el respaldo de estudios del Instituto Español de Oceanografía

y de las universidades canarias. La alianza entre experiencia local, conocimiento científico y capacidad administrativa explica buena parte de su continuidad y vincula la conservación con el futuro de las comunidades costeras.

GESTIÓN COMPARTIDA

La Graciosa y La Restinga comparten gestión estatal y autonómica. Esa cooperación se articula mediante convenios sucesivos desde 1999 y abarca la vigilancia, el control de actividades, el mantenimiento de medios, la investigación, el seguimiento ambiental y la divulgación. La adenda de prórroga se firmó el 4 de junio de 2026. La Palma, al encontrarse íntegramente

El 70% de la superficie protegida por
la Red Estatal de Reservas Marinas
se encuentra en Canarias

Estado y Comunidad Autónoma comparten la gestión de La Graciosa y La Restringa. La Palma es competencia nacional

en aguas exteriores, mantiene una gestión exclusiva del Estado.

Una reserva funciona cuando dispone de embarcaciones y equipos, normas comprensibles, información científica comparable y canales estables de diálogo con las cofradías. También cuando ordena actividades que han ganado peso, como el buceo y la pesca recreativa, sin desplazar a la pesca artesanal que dio origen a esta figura.

El aniversario es un buen momento para revisar el modelo. La presión sobre los recursos, los cambios en la distribución de especies, el calentamiento del océano, el aumento de los usos recreativos y las dificultades de relevo generacional obligan a ajustar reglas y medios. La utilidad de una reserva se mide por su capacidad para conservar hábitats, mantener poblaciones explotables y dar continuidad a comunidades que dependen del mar.

EL FUTURO DEL MODELO

Las tres reservas representan formas distintas de aplicar una misma herramienta. La Graciosa muestra cómo una protección amplia puede abarcar un sistema insular completo; La Restinga ha unido pesca, buceo y la observación científica tras una erupción submarina; La Palma permite seguir la transformación de fondos de gran pendiente

afectados por un episodio volcánico terrestre. Juntas forman una historia de adaptación, vigilancia y aprendizaje acumulado.

Ese aprendizaje también tiene una dimensión social. La eficacia de las restricciones depende de que los pescadores conozcan sus razones, participen en la gestión y perciban que el esfuerzo de hoy puede sostener la actividad de mañana. Cuando esa relación se debilita, la norma corre el riesgo de convertirse en una obligación externa. Cuando funciona, la reserva sirve además para conservar conocimientos sobre artes, temporadas, fondos y especies que rara vez aparecen completos en los registros administrativos. La ciencia aporta series de datos y métodos comparables; la flota, una observación diaria del caladero. La gestión necesita ambas miradas.

El reto de los próximos años será conservar ese capital sin convertir el modelo en una fórmula inmóvil. Habrá que ajustar la regulación a la evolución de los recursos, mejorar la información pesquera, reforzar el seguimiento de los ecosistemas y mantener la implicación de las cofradías. Las reservas nacieron para proteger el mar y sostener la pesca artesanal. Tres décadas después, esa relación entre conservación y oficio sigue siendo su principal medida de éxito. 

La Palma Profundidad a pocos metros de la costa



La tercera reserva llegó en 2001, a propuesta de las cofradías de Tazacorte y Santa Cruz de La Palma. Se extiende por el litoral suroccidental de la isla y ocupa 3.455 hectáreas, todas ellas en aguas exteriores, por lo que su gestión corresponde al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La escasa plataforma insular hace que los fondos descendan con rapidez y alcancen hasta 1.000 metros de profundidad dentro de sus límites.

Grietas, cuevas y túneles albergan comunidades de interés biológico y especies pesqueras como la vieja, el pejeperro, el mero y el abade. La reserva incluye una zona integral central y áreas de amortiguación. El buceo requiere autorización y la pesca profesional se somete a las condiciones fijadas para la flota artesanal.

Durante la erupción del Cumbre Vieja en 2021, la llegada de las coladas al mar creó nuevos fondos y modificó el litoral. Las observaciones posteriores han permitido estudiar la colonización de esos sustratos. Como había ocurrido antes en El Hierro, la reserva mostró el valor de contar con equipos y datos anteriores a una perturbación extrema.



Tradición, calidad y futuro compartido



En un país como España, donde el pescado y el marisco forman parte esencial de la cultura gastronómica, hablar de productos del mar es hablar de tradición, de conocimiento y de futuro. Para el Consejo de Productos del Mar de Noruega, nuestra labor en este mercado va mucho más allá de la promoción: se trata de construir vínculos sólidos y de contribuir a fortalecer una cadena de valor clave para miles de profesionales.

Una de las grandes prioridades del Consejo en España es la colaboración. Apostamos firmemente por crear y mantener alianzas con instituciones y asociaciones que conocen de primera mano el sector.

En este sentido, la cooperación con entidades como Fedepesca es un ejemplo claro de cómo unir esfuerzos para fomentar el consumo de pescado y

poner en valor el trabajo de los profesionales. Estas iniciativas nos permiten desarrollar acciones formativas y campañas que benefician tanto al consumidor como a todos los operadores del mercado.

España cuenta con un sistema de comercialización de pescado único, donde destacan especialmente

El Consejo de Productos del Mar de Noruega apuesta por la creación en España de alianzas con instituciones y asociaciones del sector

las pescaderías tradicionales. Desde nuestra perspectiva, este canal tiene una importancia estratégica incuestionable. No son solo puntos de venta, sino auténticos espacios de confianza y asesoramiento. El pescadero es un prescriptor clave: orienta al consumidor, recomienda productos y aporta valor explicando cómo prepararlos o cocinarlos.

Por ello, mantenemos una relación estrecha con los detallistas. Colaboramos con ellos para facilitar herramientas e información que impulsen la venta de pescado, conscientes de que su cercanía al consumidor los convierte en un eslabón esencial de toda la cadena. Su papel es especialmente relevante en un momento en el que el consumidor busca calidad, información y seguridad en sus decisiones de compra.

Noruega es hoy una de las grandes potencias mundiales en la producción y exportación de pescados y mariscos. Este liderazgo es fruto de una apuesta constante por la sostenibilidad, la innovación y la gestión responsable de los recursos. Las aguas gélidas y cristalinas de Noruega ofrecen un entorno único que permite obtener una materia prima excepcional. Este “milagro” natural, unido a técnicas avanzadas de pesca y acuicultura, garantiza productos de máxima calidad.

CONSUMIDORES EXIGENTES

España ocupa un lugar privilegiado en este contexto. Es uno de nuestros principales mercados a nivel mundial y, sin duda, uno de los más apreciados.

La cultura gastronómica española y su profundo conocimiento del pescado hacen de este país un socio especialmente relevante. El alto nivel de exigencia de sus consumidores nos impulsa a seguir mejorando y a mantener los más estrictos estándares de calidad.

Además, la presencia de los productos del mar de Noruega tiene un impacto directo en la economía española. Desde importadores y distribuidores hasta mayoristas y minoristas, muchos profesionales españoles desarrollan su actividad en torno a estos productos. Las fábricas de ahumados, los centros de preparación de platos (como poke, sushi, sashimi y otros tantos) e incluso los restaurantes tienen a nuestros productos como materia prima diaria.

España cuenta con un sistema de comercialización de pescado único en el mundo con las pescaderías tradicionales

Uno de los grandes valores del pescado y el marisco de Noruega es su perfil nutricional. Se trata de alimentos ricos en proteínas de alto valor biológico, ácidos grasos omega-3, vitaminas y minerales esenciales. En un contexto en el que la salud y la alimentación equilibrada son una prioridad, estos atributos resultan fundamentales.

SKREI, EL REY DEL MAR

Entre las especies más emblemáticas destaca el skrei, el bacalao salvaje de temporada que solo está disponible entre enero y abril y que representa la excelencia del producto noruego. Junto a él, el bacalao de acuicultura, la trucha o el salmón forman parte habitual del mercado español. En los últimos años, además, los mariscos y crustáceos noruegos están ganando protagonismo, ampliando la oferta y aportando nuevas posibilidades gastronómicas.

Nuestro compromiso con España es claro: seguir reforzando alianzas, apoyando al sector y promoviendo el consumo de productos del mar de alta calidad. Creemos que la colaboración y la apuesta por la excelencia son el camino para seguir creciendo juntos.

Porque detrás de cada pescado hay un recorrido que comienza en las aguas puras del norte y que culmina en la mesa de los hogares españoles. Y en ese camino, todos —desde el productor hasta el pescadero— desempeñamos un papel imprescindible. 

Tore Holvik,
director del Consejo de Productos
del Mar de Noruega en España





COLABORACIÓN INSTITUCIONAL ISM-MAPA

A la búsqueda de relevo

La directora del Instituto Social de la Marina, Elena Martínez, participó en la entrega de diplomas a los migrantes que realizaron el primer curso de artes de pesca y tecnología pesquera para trabajar en el mar. La organización del curso fue posible gracias a la colaboración del ISM y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

M ANA DÍAZ

Uno de los problemas que más preocupa al sector pesquero es el envejecimiento de los pescadores en activo y la falta de trabajadores. Hay que buscar y formar a jóvenes que deseen trabajar y vean en el

mar una oportunidad de desarrollo personal y profesional. Con este objetivo, la Secretaría General de Pesca, dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, organizó a bordo del buque escuela Intermares un curso básico de formación gracias al cual jóvenes migrantes podrán iniciar una profesión en el sector.

La labor realizada desde la dirección provincial del ISM en Vigo fue fundamental para el desarrollo de este primer curso de "Artes y Tecnología pesquera" y la inscripción de alumnos al mismo. Durante cuatro días, 14 jóvenes de África y Sudamérica recibieron conocimientos teórico-prácticos en artes, maniobras, manejos de

equipos a bordo, prevención de riesgos en el mar y lucha contra la pesca ilegal, que pueden significar el comienzo de una nueva vida dedicada a la pesca.

La directora del ISM, Elena Martínez, acompañó al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, y a la secretaria general de Pesca, Isabel Artime, a la entrega de diplomas en la clausura del curso.

Para Planas, “la formación es fundamental para llevar a cabo una pesca moderna, competitiva y sostenible”. El Gobierno demuestra así su compromiso con la integración laboral en la pesca y el impulso al relevo generacional, “uno de los principales desafíos a los que se enfrenta la actividad pesquera para asegurar su supervivencia”, dijo.

La pesca, según el ministro, ofrece “una interesante oportunidad de trabajo a la población inmigrante”. El 12% de los trabajadores por cuenta ajena del Régimen Especial del Mar son extranjeros (6.502 contabilizados en junio), un porcentaje que se ha incrementado sensiblemente en los últimos años.

El futuro de la pesca española pasa por la incorporación de talento joven y el refuerzo de la formación. Pero también hay que “mejorar la seguridad y las condiciones de trabajo a bordo”, señaló Planas quien recalcó además que el Gobierno considera que la próxima Política Pesquera Común debe destinar fondos para la renovación de la flota y modificar el Fondo Europeo Marítimo de Pesca y Acuicultura (FEMPA) para construir barcos más confortables.



Entrega de diplomas a los alumnos que finalizaron con éxito el curso.

UNIVERSIDAD DEL MAR

El buque escuela Intermares, con base en Vigo, funciona desde 2018 gracias al acuerdo de colaboración entre el MAPA y la Armada, responsable de la navegación, operatividad y seguridad del barco. Es centro de referencia internacional en formación marítimo-pesquera. Acoge actividades organizadas por la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), el Centro Internacional de Altos Estudios Agronómicos Mediterráneos y la Agencia Española de Cooperación Internacional

(AECID), aparte de la programación que organiza el MAPA.

Además de este primer curso de “Artes y Tecnología pesquera” para jóvenes migrantes, este año ha albergado la organización de un seminario para formar a una treintena de inspectores de pesca de África y América Latina, promovido por FAO, y en los próximos meses participará en dos campañas de cooperación internacional en Mauritania y Senegal para reforzar la formación de profesionales en dichos países.

Al Intermares se le conoce como la “universidad del mar” ya que en sus instalaciones se recrean las condiciones reales de trabajo de una embarcación pesquera, algo que no se consigue en un aula convencional. También es un instrumento de “diplomacia pesquera”.

Con este barco “España pone su saber hacer al servicio del mundo para una pesca sostenible desde el punto de vista ambiental, social y económico”, aseguró Luis Planas. 

El trabajo de la
dirección provincial
del ISM en Vigo fue
esencial para
la selección de
alumnos

MISIÓN SOCIEUX+ EN BRASIL

La Seguridad Social y los mayores

Una misión de cooperación técnica del marco europeo SOCIEUX+ reunió este verano en Brasilia a instituciones brasileñas, españolas y francesas para analizar los canales de comunicación de la Seguridad Social y mejorar la atención con los ciudadanos, especialmente con los mayores, los más necesitados de información accesible. La directora provincial del ISM en Huelva, Silvia Aranda, estuvo allí para contarlo.

M SILVIA ARANDA

DIRECTORA PROVINCIAL DEL ISM EN HUELVA

La comunicación pública es esencial en cualquier sistema de protección social. No basta con reconocer derechos o diseñar prestaciones: también es necesario que la ciudadanía conozca los servicios disponibles, comprenda los procedimientos, relacionándose con la Administración por canales accesibles, claros y fiables.

Bajo estas premisas, se desplazó este verano a Brasil una misión de cooperación técnica impulsada por SOCIEUX+, iniciativa de la UE especializada en protección social, trabajo y empleo. La acción se desarrolló junto a la Asesoría de Comunicación Social (ASCOM) del Ministério de Previdência Social de

Brasil con el objetivo de fortalecer la comunicación institucional y la transparencia del sistema brasileño de Seguridad Social.

SOCIEUX+ es un instrumento de cooperación técnica, cofinanciado por la UE (Francia, Bélgica y España), para habilitar el acceso a mejores oportunidades de empleo y a sistemas de protección social inclusivos, especialmente a mujeres, jóvenes y colectivos en riesgo de

exclusión social. Para ello, moviliza a expertos públicos en actividades a demanda, de corta duración, que utilizan la modalidad de cooperación entre pares ("peer-to-peer"). En este caso, la misión desplazada a Brasil se centró en un tema clave: cómo comunican las instituciones de Seguridad Social y cómo pueden mejorar para llegar a quienes más necesitan de información, orientación y acompañamiento.

DIAGNÓSTICO COMPARTIDO

La primera actividad de la misión fue elaborar un diagnóstico comparativo de los canales de comunicación utilizados en Brasil, España y Francia, con un enfoque específico en las personas mayores.

Para llevar a cabo este trabajo me desplazé a Brasilia junto a Olha Kulykovska, responsable de proyectos de alianzas en Urssaf Auvergne.

Acercar la
Administración a las
personas mayores no
es solo comunicación.
Es garantizar sus
derechos



Durante diez días nos reunimos con responsables de ASCOM, equipos de análisis y comunicación del Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), directivos de DataPrev, la Ouvidoria Geral del Ministerio de Previdência Social y representantes del Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Idosa, de Brasil

El trabajo de campo nos permitió conocer de cerca un sistema de grandes dimensiones, en el que la digitalización convive con la necesidad de mantener formas de atención adaptadas a realidades sociales muy diversas.

El INSS, organismo encargado de gestionar las prestaciones de la Seguridad Social brasileña, cuenta con una aplicación ampliamente desarrollada: Meu INSS, que permite a los ciudadanos solicitar prestaciones, consultar expedientes y realizar trámites desde dispositivos electró-

Hay que incorporar la perspectiva de edad en el diseño de políticas públicas y en la comunicación institucional

nicos. La herramienta es uno de los ejes de modernización administrativa del país y muestra el esfuerzo realizado para ampliar el acceso digital a los servicios públicos.

Sin embargo, la misión también puso de relieve que la transformación digital debe ir acompañada de medidas de inclusión. Para muchos

mayores, la relación con la Administración sigue siendo un proceso complejo. Por ello, parte relevante del diagnóstico se dedicó a observar cómo se combinan los canales presenciales, telefónicos y digitales, y ver qué barreras pueden dificultar el ejercicio efectivo de los derechos sociales.

En las oficinas del INSS en Taguatinga vimos cómo se atiende a los ciudadanos. Conocimos servicios presenciales y soluciones innovadoras, como la asistencia remota para revisiones médicas y las evaluaciones que realizan trabajadoras sociales. Estas iniciativas muestran cómo la tecnología acerca la Administración a personas que viven lejos de los centros de atención o que tienen dificultades para desplazarse, si están diseñadas con criterios de accesibilidad y acompañamiento.



Compartir experiencias internacionales es un modo de aprender estrategias para mejorar la atención a los ciudadanos.

Por otra parte, escuchamos a los beneficiarios. En la estación de autobuses de Brasilia realizamos entrevistas para conocer su experiencia con los distintos canales de comunicación del INSS. Sus respuestas nos dieron una perspectiva única, que nos permitió complementar las reuniones técnicas con una mirada más próxima a la realidad cotidiana.

Otro de los momentos clave fue el contacto con DataPrev, la empresa pública responsable del soporte tecnológico del sistema y del desarrollo de aplicaciones vinculadas al INSS. Su papel resulta estratégico en un país de dimensiones continentales, donde la prestación de servicios sociales exige plataformas robustas, interoperables y capaces de atender a millones de usuarios. La reunión con su responsable permitió analizar cómo se diseñan las soluciones digitales, qué datos se emplean para mejorar la atención y de qué manera la tecnología puede contribuir a una comunicación más eficaz.

La Ouvidoria Geral del Ministerio de Previdência Social aportó, por su parte, la visión de los mecanismos de escucha, quejas y sugerencias. Este órgano recibe demandas de la ciudadanía, las analiza y resuelve directamente o las traslada a los organismos competentes.

En cualquier sistema público, estos canales cumplen una función esencial: permiten detectar problemas recurrentes, mejorar los procedimientos y reforzar la confianza de los ciudadanos en las instituciones. En el ámbito de la Seguridad Social, donde las decisiones administrativas afectan a ingresos, salud, pensiones y cuidados, esa confianza resulta especialmente valiosa.

PERSPECTIVA DE EDAD

También nos reunimos con el secretario del Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Idosa, que subrayó la importancia de incorporar la perspectiva de edad al diseñar políticas públicas, especialmente en lo que se refiere a la comunicación institucional. Las personas mayores no son un grupo homogéneo: tienen trayectorias, niveles de autonomía, competencias digitales y necesidades de apoyo muy diferentes. Por ello, comunicar bien implica segmentar mensajes, simplificar procedimientos, ofrecer alternativas y garantizar que nadie

La buena comunicación garantiza que nadie quede excluido por no manejar una aplicación o no entender un documento técnico





Silvia Aranda en distintos momentos de las jornadas de cooperación SOCIEUX+.

Accesibilidad no es disponer de una página web o una aplicación móvil sino que la información sea comprensible

quede excluido por no manejar una aplicación o no comprender un documento técnico.

En paralelo, visitamos la oficina de la delegación de la Unión Europea en Brasilia, donde presentamos el trabajo previsto y la metodología de la misión. El encuentro nos permitió situar la acción en el marco más amplio de la cooperación europea con Brasil y destacar el valor añadido de los intercambios entre administraciones públicas.

El análisis comparativo entre Brasil, España y Francia permitió identificar fortalezas y retos comunes. Los tres países hemos avanzado en la digitalización de los servicios de Seguridad Social, pero compartimos la preocupación por mantener canales inclusivos y por adaptar el lenguaje administrativo

a las necesidades de los ciudadanos porque la accesibilidad no se limita a disponer de una página web o una aplicación móvil: exige que la información sea comprensible, que los itinerarios de atención sean claros y que hayan mecanismos de apoyo para los que tienen dificultades.

EXPERIENCIA DEL ISM

Compartí con mis colegas la experiencia del ISM trabajando con el sector marítimo-pesquero y personas con particularidades laborales y sociales.

La misión ha confirmado que los sistemas de Seguridad Social afrontan grandes retos. En un contexto de envejecimiento demográfico, acercar la Administración a los mayores es garantizar sus derechos. **M**

CONCLUSIONES

01 INNOVACIÓN Y PROXIMIDAD

Las aplicaciones digitales facilitan trámites, reducen desplazamientos y ofrecen información inmediata, pero deben integrarse en una estrategia multicanal que contemple atención presencial, asistencia telefónica, materiales comprensibles y espacios de escucha activa. Para las personas mayores, esta combinación puede marcar la diferencia entre conocer un derecho o no ejercerlo, entre completar una solicitud o abandonar el trámite.

02 TRANSPARENCIA

Comunicar de forma transparente no es solo publicar información sino hacerla útil, localizable y comprensible. En materia de Seguridad Social, la ciudadanía necesita saber qué prestaciones existen, cuáles son los requisitos, cómo se solicitan, en qué estado se encuentra un expediente y dónde puede recibir ayuda si surge un problema. La claridad de los mensajes y la coherencia entre canales son, en este sentido, elementos centrales de calidad del servicio público.

La ruta de una norma



La Organización Marítima Internacional (OMI) celebró el Día Marítimo Mundial con el lema «De la política a la práctica: impulsar la excelencia marítima», una llamada para que las decisiones internacionales adoptadas lleguen realmente a los puertos, los buques y a la gente de mar.

M SANDRA BERCIANO

A principios de año, el secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, visitó el puerto de Algeciras acompañado por Víctor Jiménez, presidente del Consejo de la organización. Recorrieron las

instalaciones portuarias y la Capitanía Marítima, donde presentaron la campaña del Día Marítimo Mundial del 24 de septiembre y el lema que acompañará la conmemoración durante 2026 y 2027: «De la política a la práctica: impulsar la excelencia marítima». Por primera vez, la misma temática se mantendrá dos años con el objetivo de afrontar

uno de los principales retos de la regulación marítima internacional: conseguir que las normas acordadas por los Estados se traduzcan en legislación, formación, inspecciones y operaciones concretas. Durante décadas, la OMI ha desarrollado convenios, códigos y directrices destinados a mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación, pero aprobar una norma es solo el comienzo.

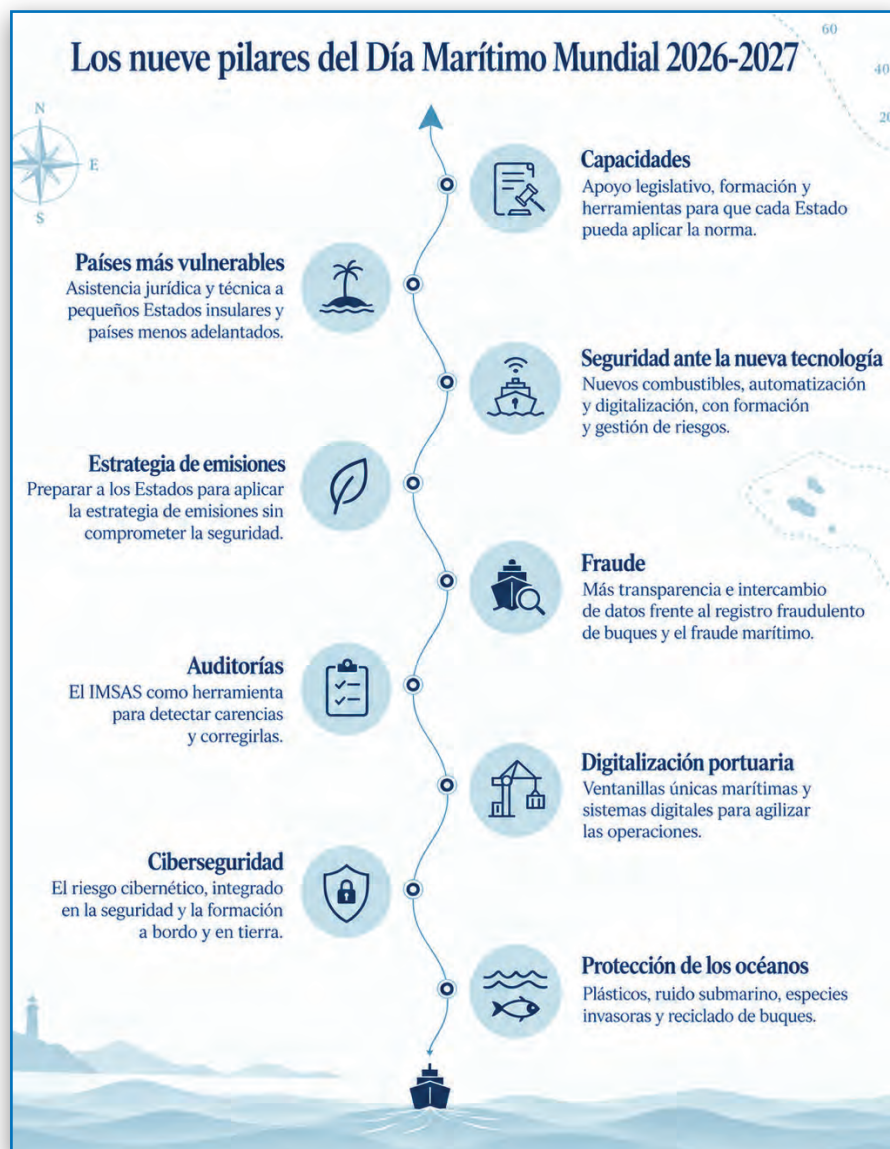
«Cuando hablamos de práctica, nos referimos a personas», afirmó Domínguez. Personal portuario, trabajadores del reciclaje naval, gestores e inspectores, forman parte del engranaje que convierte una decisión internacional en una realidad cotidiana. Para llegar hasta

ellos, los Estados deben incorporar esa decisión a sus legislaciones y dotarse de los medios necesarios para aplicarla. Administraciones marítimas, autoridades portuarias, compañías, centros de formación y tripulaciones intervienen en un proceso que puede transformar un acuerdo adoptado por la OMI en un procedimiento de emergencia, un curso, un certificado o una inspección a bordo.

El problema es que ese recorrido no se completa del mismo modo en todos los países. Por eso, la campaña 2026-2027 se articula en torno a nueve pilares -de la cooperación técnica a la ciberseguridad, la descarbonización o la protección de los océanos- con un mismo propósito: reducir la distancia entre la norma internacional y su aplicación real.

AUDITORÍAS

Uno de los instrumentos para comprobar ese cumplimiento es el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS), obligatorio desde 2016. Su primer ciclo se cerró en junio con 168 auditorías que han cubierto el 94% de sus Estados miembros. Es una de las evaluaciones colectivas más amplias realizadas sobre la gobernanza marítima mundial. Con ella se quiere detectar carencias legislativas y administrativas y orientar reformas, for-



mación y asistencia técnica hacia donde haga más falta.

Pero la supervisión no termina en la administración de origen. Aunque la responsabilidad principal recae en el Estado de abanderamiento, el control por el Estado rector del puerto actúa como segunda

barrera: cuando un buque atraca en un puerto extranjero, las autoridades pueden revisar la documentación, los equipos y las condiciones de la tripulación, y exigir que se corrijan las deficiencias.

Estos próximos años se pondrá el foco en el recorrido final de las normas, insistiendo en que una regla aprobada por un comité de la OMI en Londres puede acabar en un curso, un reconocimiento médico previo al embarque, un procedimiento nuevo o en una casilla que un inspector revisa en el muelle. **M**

La regularización marítima internacional y su reflejo en las legislaciones de cada Estado es un reto para la OMI

BALANCE DE LA OPE-26

Ligero descenso de tráfico

La fase de retorno de la Operación Paso del Estrecho (OPE) 2026 concluyó el 15 de septiembre con 1.699.487 pasajeros y 413.462 vehículos embarcados desde puertos españoles. Las cifras suponen un ligero descenso respecto al año anterior, aunque el comportamiento fue diferente según las conexiones marítimas.

**M** MIGUEL SÁNCHEZ

La operación retorno de la OPE-2026, desarrollada entre el 15 de julio y el 15 de septiembre, cerró con 1.699.487 pasajeros, 413.462 vehículos y 5.214 rotaciones. El balance, elaborado por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, permite comparar esas cifras con las registradas en 2025, mostrando una moderación del tráfico: el número de pasajeros descendió un 3,9%, lo que supone 68.599 viajeros menos. Mientras, los vehículos se redujeron en un 2,5% -con 10.567 unidades menos- y las rotaciones marítimas bajaron un 3,5%, de 5.405 a 5.214.

Sin embargo, la caída global no refleja por sí sola lo sucedido en

estos dos meses. Si analizamos la OPE-26 en función de las líneas marítimas vemos importantes diferencias y una desigual distribución del tráfico entre los distintos puertos.

La conexión entre Tánger-Med y Algeciras fue, de nuevo, la principal ruta de la operación retorno. Por ella viajaron 691.830 pasajeros y 188.371 vehículos, con un total de 2.096 rotaciones. En términos de automóviles, el enlace concentró

La conexión entre
Tánger-Med y
Algeciras fue la
principal ruta de la
operación retorno

por sí solo el 45,6% del tráfico total registrado durante esta fase.

Su importancia sigue siendo vital, aunque las cifras quedaron por debajo de las de 2025: los pasajeros descendieron un 5,5% y los vehículos un 4,3%, mientras que el número de rotaciones se redujo un 5,4%.

También retrocedió la línea Ceuta-Algeciras, que contabilizó 222.176 pasajeros y 51.392 vehículos. En este caso, el descenso fue más acusado, con un 16,5% en viajeros y un 15,3% en vehículos respecto al retorno del año anterior.

TARIFA AL ALZA

Frente a esos descensos, uno de los comportamientos más destacados de 2026 se produjo en la conexión Tánger-Ville-Tarifa. La línea alcanzó los 333.604 pasajeros y 60.172 vehículos, con 1.144 rotaciones. Las



tres variables aumentaron respecto a 2025: las rotaciones lo hicieron un 1,7%, los pasajeros un 8,4% y los vehículos un 18,2%.

El dato refleja cómo, dentro de un balance general ligeramente descendente, determinadas conexiones ganaron peso durante el verano y absorbieron una parte creciente de los desplazamientos de retorno.

El otro gran incremento se produjo en los enlaces con Melilla. En conjunto, desde la ciudad autónoma embarcaron hacia la península 130.563 pasajeros y 31.318 vehículos, frente a los 103.565 viajeros y 24.799 automóviles registrados en 2025. El crecimiento fue del 26,1% en pasajeros y del 26,3% en vehículos, acompañado por un aumento del 22,4% en las rotaciones.

Destacan también los datos arrojados por la ruta Melilla-Málaga,

con 74.154 pasajeros -un 28,1 % más que el año anterior- y 17.595 vehículos, un 27,5% más. También aumentó de forma notable la conexión Melilla-Almería, cuyo tráfico de pasajeros creció un 29,9% y el de vehículos un 30,2%.

En cambio, otros puntos de origen presentaron reducciones. Por ejemplo, en el puerto marroquí de Nador se acumularon 235.440 pasajeros -un 5,2% menos-, mientras que el conjunto de las conexiones desde Orán registró una caída del 35,2% en viajeros.

ESTACIONALIDAD

La evolución diaria del tráfico en los puertos confirma el fuerte carácter estacional de esta operación, con un aumento progresivo de los vehículos desde mediados de julio y una clara concentración

de grandes movimientos durante la segunda mitad de agosto. A partir del arranque de septiembre, con el fin de las vacaciones estivales, el tráfico desciende con rapidez.

Más allá de la gestión del tráfico y los embarques, el dispositivo desplegado durante esos dos meses ejecutó 117 asistencias sanitarias y 475 asistencias sociales en Ceuta y Melilla durante la fase de retorno.

El cierre del 15 de septiembre pone fin a una nueva fase de retorno marcada por un volumen de tráfico algo inferior al de 2025, pero también por cambios significativos en su distribución. Algeciras mantiene su posición central dentro de la OPE, mientras que Tarifa y Melilla ganan protagonismo en un mapa de conexiones marítimas que continúa evolucionando de un verano a otro. [M](#)

Drones en los puertos

Los puertos utilizan aeronaves no tripuladas para vigilar recintos, inspeccionar infraestructuras, realizar mediciones, controlar el medio ambiente o apoyar la respuesta ante emergencias. Para que las operaciones se realicen de manera ordenada, Puertos del Estado ha publicado una Guía para explicar cómo deben emplearse en estos espacios condicionados por la seguridad, el tráfico marítimo y la presencia de infraestructuras estratégicas.

M PABLO SANTAMARTA

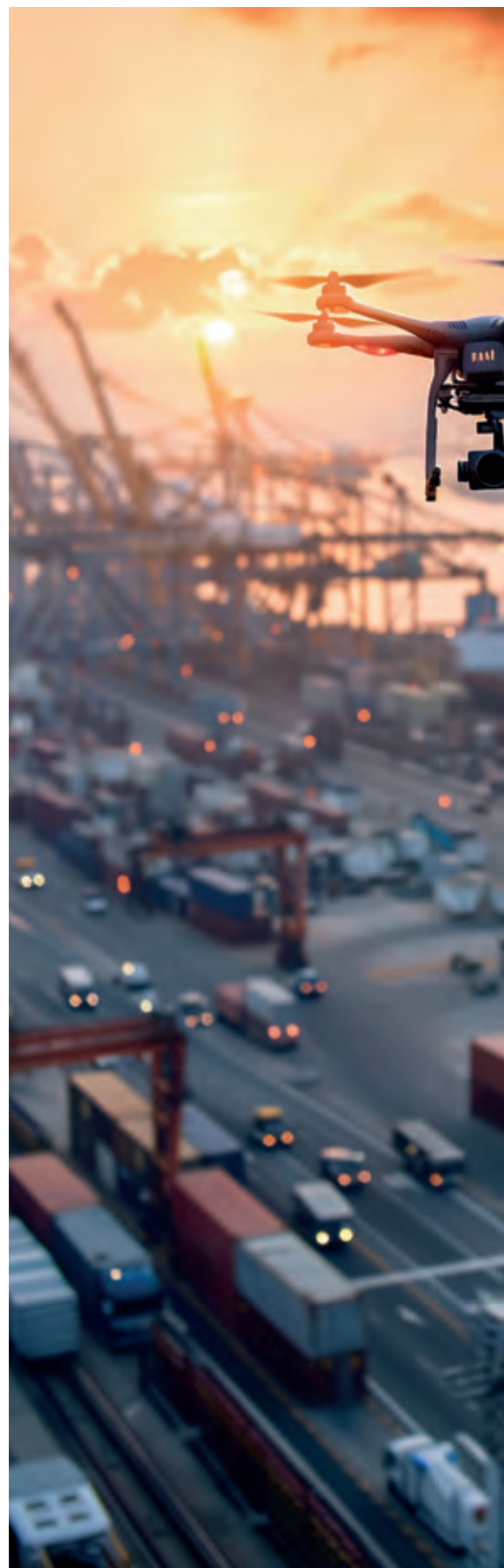
Un dron puede comprobar una alarma en un extremo del recinto portuario, observar el estado de un dique, calcular el volumen de un acopio de graneles o enviar imágenes de un incendio al centro de emergencias. Su implantación crece en los puertos españoles, aunque todavía presenta diferencias importantes entre las Autoridades Portuarias.

Los datos recopilados por Puertos del Estado permiten medir ese desarrollo. En junio de 2025, nueve de las 28 Autoridades Portuarias, el 32%, declararon utilizar sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS,

según la denominación técnica) de forma operativa. Entre ellas sumaban 25 aeronaves, una media de 2,8 por Autoridad Portuaria, y 59 pilotos certificados. Tres habían realizado operaciones simultáneas, con un máximo de cinco drones al mismo tiempo.

La actividad siguió creciendo durante ese año. En noviembre, Puertos del Estado señalaba que diez Autoridades Portuarias utilizaban ya dispositivos no tripulados. Tarragona, A Coruña, Barcelona, Gijón, Vilagarcía y Valencia presentaron algunas de sus experiencias durante la primera jornada estatal dedicada específicamente a esta tecnología en los puertos.

En este contexto, Puertos del Estado ha publicado la "Guía para el uso





y aplicación de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en el ámbito portuario.” Elaborada junto con las Autoridades Portuarias, ofrece criterios sobre regulación, organización, autorizaciones, seguridad y aplicaciones prácticas, contemplando tanto las operaciones propias como las realizadas por terceros.

El entorno portuario reúne condicionantes específicos. En sus instalaciones coinciden buques, grúas, tráfico pesado, trabajadores, pasajeros, terminales industriales e infraestructuras sensibles. La proximidad de aeropuertos, helipuertos o zonas urbanas añade restricciones en determinados recintos. También influyen el viento, la niebla, las precipitaciones, la humedad y la salinidad. La guía busca una base común para incorporar los drones sin interferir en la actividad portuaria, tanto en espacios terrestres como marítimos.

PROTOCOLOS PARA CADA OPERACIÓN

Incorporar drones requiere definir las misiones, seleccionar aeronaves y sensores, asignar responsabilidades y decidir si los vuelos se efectuarán con personal propio, empresas especializadas o un modelo mixto.

El uso de drones ofrece seguridad, eficiencia, precisión y reduce costes operativos

Cuando una Autoridad Portuaria opera sus propios UAS, el primer paso indicado es registrarse como operador ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). El registro proporciona un identificador que debe figurar en las aeronaves y sistemas de identificación a distancia. Los pilotos deben contar con la formación correspondiente. El registro identifica a la entidad responsable, pero no autoriza por sí solo cualquier vuelo. Las condiciones de cada operación dependen de su categoría y del lugar donde se realice.

El Real Decreto 517/2024, de 4 de junio, contempla zonas geográficas UAS para proteger las infraestructuras donde se prestan servicios esenciales. En los puertos, la zona general comprende el área terrestre donde se desarrollan actividades comerciales y la Zona I, de aguas portuarias. Dentro de ese perímetro, las operaciones de terceros necesitan permiso previo y expreso de la Autoridad Portuaria. Esta limitación no se aplica a las operaciones realizadas, directa o indirectamente, por la propia Autoridad Portuaria en el ejercicio de sus competencias. Cuando existan necesidades específicas de protección, puede promoverse una zona UAS particular.

La normativa distingue las categorías abierta, específica y certificada según el riesgo. En los puertos predominan las dos primeras. La abierta admite operaciones de bajo riesgo sujetas a límites definidos. Entre las operaciones que quedan fuera de la categoría abierta figuran los vuelos BVLOS, fuera del

alcance visual del piloto, los realizados con UAS de 25 kg o más y el sobrevuelo de concentraciones de personas. Su encaje posterior depende del nivel de riesgo: en categoría específica se opera, según el caso, mediante declaración en un escenario estándar o autorización de AESA, mientras que determinados supuestos de mayor riesgo pasan a la categoría certificada.

Para las actividades más complejas, el Manual de Operaciones recoge responsabilidades, características de las misiones, procedimientos normales y de emergencia, formación, seguridad, mantenimiento y trazabilidad. Los registros permiten conocer quién pilotó, cuándo se efectuó el vuelo, qué equipo se utilizó y si hubo incidencias.

La coordinación puede implicar a varios organismos. ENAIRE interviene cuando se afectan determinados espacios aéreos controlados; aeropuertos y helipuertos pueden exigir coordinación específica; Capitanía Marítima participa en vuelos sobre aguas, fondeos, canales o zonas próximas a buques; y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad actúan en los procedimientos asociados a aeronaves no autorizadas.

Las operaciones de terceros requieren autorización de la Autoridad Portuaria. El solicitante debe identificar operador, piloto y aeronave, delimitar la zona de vuelo, indicar fechas, horarios y alturas, fijar distancias de seguridad y justificar las medidas de reducción de riesgos. La Autoridad Portuaria evalúa su compatibilidad con la actividad



Los drones se utilizarán cada vez más en las operaciones portuarias.

prevista. Esta autorización portuaria no sustituye las habilitaciones aeronáuticas exigibles.

DIFERENTES USOS

La Guía recoge distintos usos de los drones que ya se realizan en el sistema portuario español: vigilancia y seguridad perimetral, inspección de infraestructuras, ayudas a la navegación, mediciones topográficas, emergencias, control de la lámina de agua y monitorización ambiental.

Una aeronave equipada con cámara de alta resolución, zoom y visión térmica puede efectuar rondas, comprobar alarmas, supervisar áreas remotas o apoyar dispositivos espe-

ciales. La transmisión de vídeo en tiempo real facilita una evaluación rápida desde el centro de control.

En las infraestructuras, los drones permiten observar muelles, diques, escolleras, cubiertas o torres sin desplegar algunos medios auxiliares tradicionales. Las imágenes de alta resolución ayudan a detectar deterioros y documentar su evolución. Los sensores térmicos, el posicionamiento de precisión y el LIDAR amplían el análisis y permiten generar modelos tridimensionales para los sistemas de gestión de activos.

La topografía es otro campo de aplicación. Los vuelos fotogramétricos elaboran modelos digitales, miden superficies concesionales, calculan volúmenes de graneles y permiten seguir obras o realizar recuentos de vehículos y contenedores. La guía destaca la reducción del trabajo en campo y la posibilidad de obtener mediciones de precisión centimétrica.

Los drones también sirven para comprobar boyas, balizas, faros y otras ayudas a la navegación, verificar luces y documentar incidencias

Tarragona,
A Coruña y
Barcelona son
puertos con
unidades de
drones propias

sin movilizar necesariamente una embarcación. En emergencias, las cámaras ópticas y térmicas localizan focos de calor, muestran la extensión de un incendio o ayudan a delimitar un vertido. La imagen aérea aporta información durante las primeras fases del incidente y reduce la exposición del personal en zonas de riesgo.

APLICACIONES SOBRE EL TERRENO

Tarragona fue el primer puerto del sistema estatal habilitado con una unidad propia de drones. La formación de sus pilotos comenzó en 2021 y desde septiembre de 2023 desarrolla operaciones recurrentes. En noviembre de 2025 disponía de ocho aeronaves y 20 pilotos formados para las categorías abierta y específica. Sus equipos cuentan con cámaras convencionales y térmicas, y las imágenes pueden integrarse en los centros de control y emergencias.

A Coruña inició en 2025 el uso habitual de esta tecnología tras adquirir seis aparatos de tres tipologías y registrarse como operador. La Policía Portuaria los emplea en seguridad de las personas, vigilancia terrestre y marítima, control de maniobras, supervisión de infraestructuras e incidencias ambientales.

Barcelona ha probado una aplicación vinculada al control ambiental de los buques. En 2024, el puerto y la Dirección General de Marina Mercante utilizaron un dron proporcionado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) para medir óxidos de azufre y dióxido de nitrógeno. El aparato incorporaba

Registro y autorizaciones

Una Autoridad Portuaria que quiera operar sus propios drones debe registrarse como operador ante AESA y contar con pilotos con la formación correspondiente. Cada misión debe encajarse en la categoría operacional que le corresponda y respetar las zonas geo-

gráficas UAS. En determinados casos son necesarias coordinaciones con ENAIRE, aeropuertos, helipuertos o Capitanía Marítima. Las operaciones de terceros dentro de la zona de servicio necesitan además autorización previa de la Autoridad Portuaria.



Puertos del Estado ha publicado una Guía donde explica cómo y para qué deben utilizarse las aeronaves

sensores de gases y cámaras para vigilar posibles vertidos. Las operaciones incluían buques atracados, fondeados, navegando por los canales exteriores y realizando maniobras dentro del recinto.

Los resultados podían incorporarse a THETIS-EU, el sistema europeo relacionado con las inspecciones de buques. Ante un posible incumplimiento, Capitanía Marítima podía efectuar una inspección a bordo y tomar muestras del combustible.

La evolución tecnológica apunta hacia vuelos con mayor autonomía. La Guía recoge los casos de Rotterdam y Amberes-Brujas, donde se utilizan estaciones automáticas capaces de alojar, recargar y desplegar aeronaves. Rotterdam las emplea en inspecciones, vigilancia ambiental y emergencias, mientras que Amberes-Brujas dispone de una red para misiones recurrentes, incluida la detección de contaminación en el agua.

El sistema español se encuentra en una fase más temprana. Las Autoridades Portuarias que utilizan UAS destacan mejoras en seguridad, eficiencia de las inspecciones, reducción de costes y precisión de la información. La nueva Guía ofrece un marco común de referencia para ampliar estas capacidades manteniendo el control sobre quién vuela, dónde y en qué condiciones lo hace. 

RETO PARA LOS ECOSISTEMAS Y LA ECONOMÍA AZUL

El Mediterráneo cada vez más caliente

El calentamiento del Mediterráneo está cambiando algo más que sus ecosistemas. Las olas de calor marinas alteran hábitats, desplazan especies y modifican sus ciclos biológicos, pero sus efectos alcanzan también a las capturas, los cultivos marinos y las economías que dependen de ellos. Ante un mar sometido a temperaturas cada vez más elevadas, ciencia, pesca y acuicultura afrontan el desafío de comprender el cambio y anticiparse a sus consecuencias.



La estacionalidad térmica es un rasgo distintivo del Mediterráneo. Sin embargo, durante las últimas décadas, las olas de calor marinas se han vuelto más recurrentes y la temperatura de las aguas ha aumentado de forma sostenida.

Al examinar los datos de 2025, la temperatura media anual en superficie alcanzó los 21,35°C, la segunda más elevada de la serie Copernicus -con registros desde 1982-, solo por detrás de los 21,50 °C registrados en 2024. Respecto al periodo 1991-2020, el valor se situó 1,03°C por encima.

La recurrencia de los episodios extremos refuerza esta tendencia. Desde 2022, toda la superficie del Mediterráneo ha experimentado al menos una ola de calor marina por año y, en 2025, el 51% de la cuenca alcanzó en algún momento condiciones severas.

Estas anomalías afectan a la distribución y estabilidad de múltiples especies vinculadas a la economía azul del litoral español. Se trata de un contexto preocupante tanto para la biodiversidad como para quienes dependen de la pesca y la acuicultura en el Mediterráneo.

CORALES Y POSIDONIA

La persistencia de temperaturas excepcionalmente altas afecta al metabolismo, el crecimiento y la reproducción de corales, gorgonias, esponjas y otros habitantes de los fondos marinos, que han sufrido episodios de mortalidad

inusual durante las últimas olas de calor marinas.

Tras episodios de calor extremo, investigaciones del Institut de Ciències del Mar (ICMCSIC) han documentado pérdidas de hasta el 93% en la biomasa del coral rojo. Quince años después de la ola de calor de 2003, una parte significativa de las poblaciones estudiadas seguía sin recuperarse y podía considerarse prácticamente extinguida desde el punto de vista funcional.

Muchas de estas especies son longevas y presentan un crecimiento lento, por lo que su capacidad de recuperación es limitada. Joaquim Garrabou, investigador del ICM-CSIC, ha señalado que el diámetro del coral rojo apenas crece alrededor de un cuarto de milímetro al año. Por ello, recuperar colonias de dimensiones compa-

rables a las existentes antes de una gran perturbación puede requerir entre sesenta y cien años.

La Posidonia oceánica -endémica del Mediterráneo y excelente bioindicadora del estado de sus aguas- también se encuentra sometida a la presión térmica. Sus praderas son refugio y zona de cría para multitud de especies, además de constituir una barrera natural frente a la erosión de las costas. En el litoral europeo mediterráneo ocupan unos 19.000 km².

Aunque iniciativas legales como el Real Decreto 191/2026, de 11 de marzo, buscan reforzar su protección, el aumento de la temperatura del Mediterráneo pone en peligro este tesoro natural, capaz de almacenar grandes cantidades de carbono y contribuir así a la mitigación del cambio climático.

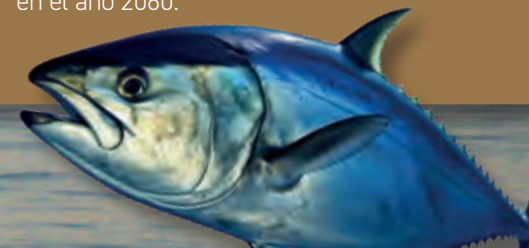
El atún rojo, cerca de su límite térmico

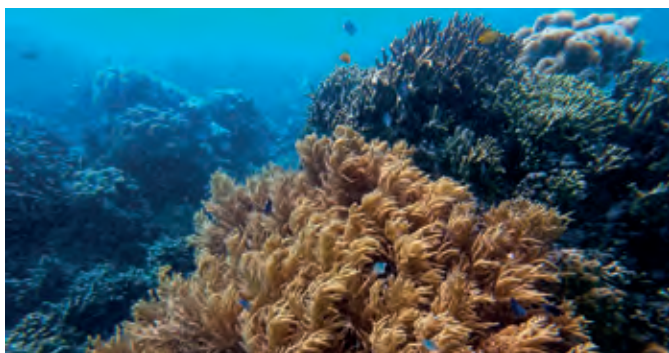
El atún rojo necesita aguas cálidas para reproducirse, pero el exceso de temperatura puede comprometer el desarrollo de sus larvas. En Baleares, una de las principales áreas de puesta en el Mediterráneo occidental, el desove comienza en torno a los 20,5°C y se concentra entre los 21,5°C y los 26°C.

Un estudio internacional publicado en febrero de 2026 en *Journal of Thermal Biology*, con participación del Instituto Español de Oceanografía (IEO-CSIC), ha cuantificado por primera vez los límites térmicos de estas larvas. Los investigadores trabajaron en laboratorio con ejemplares procedentes de huevos silvestres y establecieron un límite medio superior de 31,7°C y uno inferior de 17,9°C.

La reproducción coincide con el verano, cuando pueden producirse olas de calor marinas. Por ello, los investigadores plantean estudiar también cómo responde esta fase vital cuando el estrés térmico se combina con otros factores, como una alimentación insuficiente.

Los resultados no permiten afirmar que el calentamiento esté reduciendo ya la población de atún rojo: los límites se obtuvieron experimentalmente y el estudio advierte de una elevada variabilidad entre individuos. Sin embargo, si se cumplen las previsiones futuras, las larvas podrían disponer de apenas la mitad de su actual margen térmico de seguridad en el año 2060.





Las altas temperaturas del agua afectan a especies endémicas del Mediterráneo.

El calentamiento del mar también modifica la distribución de las especies. Los programas de seguimiento han registrado en las costas españolas la expansión hacia el norte de organismos típicos de aguas más cálidas y alteraciones en sus ciclos biológicos.

Un estudio liderado por el ICM-CSIC y el centro científico y tecnológico AZTI, especializado en investigación marina y alimentaria, ha comprobado los efectos del cambio térmico en las lonjas. Tras analizar dos décadas de capturas en la costa catalana, encontró un aumento relativo de las especies vinculadas a aguas cálidas y un retroceso de las asociadas a entornos más fríos.

Durante este periodo, el calentamiento del Mediterráneo se situó entre 0,3°C y 0,8°C por década, con anomalías puntuales de hasta 2,5°C respecto a la media histórica.

Marta Coll, investigadora del ICM-CSIC, incide en la necesidad de anticiparse a las consecuencias mediante una gestión destinada a proteger las especies más vulnerables. Una estrategia necesaria para preservar tanto la biodiversidad como los ingresos derivados de la actividad pesquera, amenazada por olas de calor marinas que, durante la última década,

afectaron a más del 60% del Mediterráneo occidental.

La sustitución de especies adaptadas a aguas frías por otras más termófilas puede modificar la composición de las capturas y su valor económico, lo que exige replantear calendarios y zonas de pesca, especialmente cuando se trata de poblaciones cuyo ciclo vital está ligado a la temperatura.

ACUICULTURA

La acuicultura también deberá adaptarse. El calentamiento del Mediterráneo plantea desafíos específicos para la actividad acuícola. Por su confinamiento en estructuras de cultivo, los peces criados

en jaulas marinas no pueden desplazarse libremente en busca de aguas más frías. A medida que aumenta la temperatura, cambia su metabolismo, se elevan sus necesidades fisiológicas y disminuye la capacidad del agua para contener oxígeno disuelto.

El artículo «Marine heatwaves in the western Mediterranean: Considerations for coastal aquaculture adaptation», publicado en 2024 en *Aquaculture* por investigadores de la Universidad de Alicante y la Universidad Miguel Hernández, de Elche, constató incrementos de temperatura de hasta 0,75°C por década en algunas de las zonas estudiadas durante los últimos 40 años. Las olas de calor marinas se hicieron tres veces más frecuentes y su duración aumentó cerca de un 50% respecto a los años ochenta. Además, durante el excepcional verano de 2022 se registraron anomalías de hasta 4,2°C que persistieron durante toda la estación.

El mismo trabajo detectó que la profundidad a la que se superan determinados umbrales térmicos relacionados con el bienestar de los peces aumenta a un ritmo de 4,3 metros por década. Además, esos umbrales se alcanzan entre cinco y seis días

Habrà que
plantearse nuevos
calendarios y
zonas de pesca
si sustituimos
especies adaptas
al frío por otras
más termófilas

antes por década. En este contexto, los autores plantean, entre otras posibles medidas de adaptación, el uso de jaulas capaces de situarse, durante los períodos más críticos, a unos 20 metros de profundidad para la dorada y 15 para la lubina.

En el delta del Ebro, el calentamiento de las aguas se ha convertido en un grave problema para el mejillón mediterráneo. Las temperaturas elevadas y la menor disponibilidad de oxígeno durante los episodios de calor extremo pueden favorecer importantes mortalidades cuando el agua permanece por encima de determinados umbrales durante largo tiempo.

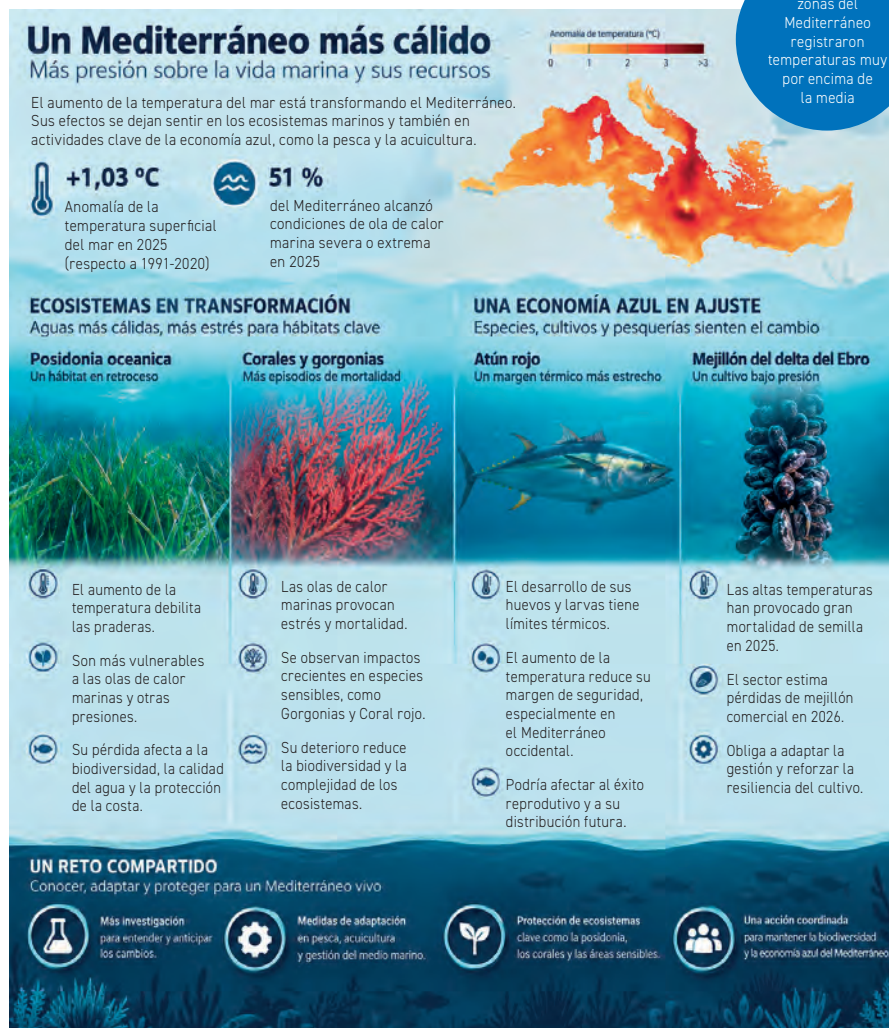
En 2022 se perdieron más de 150.000 kilos de mejillón comercial y alrededor de un millón de ejemplares de cría. En 2025, el sector estimó mortalidades de entre el 80% y el 90% de la cría almacenada en la bahía del Fangar, después de que el agua alcanzara los 31°C en varias jornadas.

Este año, el sector ha estimado pérdidas de alrededor de 500 toneladas de mejillón comercial, con un impacto económico entre 1,2 y 1,5 millones de euros.

ADAPTARSE AL CAMBIO

Diversos estudios, bioindicadores y episodios observados apuntan en la misma dirección: el Mediterráneo atraviesa una transformación térmica que altera sus ecosistemas, la distribución de las especies y las actividades económicas vinculadas al mar.

La adaptación exigirá mejorar los sistemas de seguimiento, incorporar la información climática a la gestión pesquera, proteger los hábitats



Fuente: síntesis elaborada a partir de estudios científicos y organismos especializados (2024-2025).
Infografía: Revista MAR

que aumentan la resiliencia de los ecosistemas y preparar la acuicultura para afrontar olas de calor marinas cada vez más intensas.

Toda la superficie del Mediterráneo ha experimentado al menos una ola de calor marina por año desde 2022

El cambio ya puede observarse en los corales, las praderas de posidonia, la composición de las capturas y las condiciones térmicas que afrontan especies tan emblemáticas como el atún rojo o el mejillón mediterráneo.

Ahora, el gran reto consiste en anticipar cuánto y a qué velocidad seguirá transformándose el Mediterráneo. De esa capacidad dependerá que la ciencia, la conservación, la pesca y la acuicultura puedan adaptarse a un mar que, aun en transformación, conserve su enorme riqueza natural y económica. **M**

Soledad en el entorno laboral

Riesgo para la salud mental

La soledad puede afectar a cualquier persona y es un riesgo significativo para la salud mental, especialmente en contextos laborales como el trabajo en el sector marítimo-pesquero donde la falta de contacto con familiares incrementa la desconexión emocional.





M DRA. LAURA HERRERO PÉREZ

Diferenciamos dos tipos de soledad. Una positiva, voluntaria, y otra emocionalmente negativa: la no deseada, asociada a trastornos mentales y patologías como depresión o ansiedad, cuyas consecuencias incluyen pérdida de motivación, conflictos interpersonales y conductas introvertidas.

A pesar de que estas condiciones pasan a menudo desapercibidas, deben implementarse medidas preventivas como fomentar la autonomía, establecer horarios claros y promover el contacto con seres queridos para crear entornos laborales más saludables.

La percepción de soledad y su impacto en la salud física y mental se ha vinculado tradicionalmente al envejecimiento como algo frecuente en esta etapa vital. Sin embargo, la soledad puede afectar a cualquier persona independientemente de su edad o situación personal.

En este contexto, se plantea que la realización de trabajos que implican la separación prolongada del entorno social o familiar pueden generar aislamiento o

desconexión, desembocando en problemas de soledad.

En su primera acepción, la RAE define el término soledad como “carencia voluntaria o involuntaria de compañía”, lo que otorga al vocablo un carácter general al englobar cualquier tipo de soledad. Los anglosajones cuentan con dos palabras que permiten diferenciar la soledad según su voluntariedad y sentido emocional.

Por una parte, utilizan el galicismo “solitude” para referirse a estar o vivir solo voluntariamente, lo que conlleva intencionalidad y una connotación positiva. Por otra, emplean el adjetivo “loneliness” para describir un estado emocionalmente negativo provocado por la situación de estar o sentirse solo. Es esta segunda definición, entendida como soledad no deseada, la que se asocia a la aparición de problemas de salud mental, como trastornos de depresión o ansiedad, y de salud física, incluyendo problemas de sueño e incluso muerte prematura.

MÚLTIPLES CAUSAS

La soledad no deseada es multicausal. Existen factores biológicos (regulación hormonal del eje

Los trabajos que implican separación prolongada del entorno social o familiar pueden generar aislamiento y desconexión

hipotalámico-pituitario-adreno-cortical) y personales (personalidad, autorregulación o gestión emocional) que pueden tener un papel detonante en su aparición.

El contexto social también juega un papel de crucial importancia en la percepción de soledad. Por ese motivo, en muchas ocasiones se ha relacionado la soledad no deseada con el envejecimiento y la pérdida de relaciones de pareja o amistad.

Sin embargo, la realidad demuestra que el sentimiento de soledad puede darse en cualquier etapa vital, siendo precisamente en la edad adulta donde mayor prevalencia de dicha sensación se ha encontrado.

MUNDO LABORAL

Uno de los entornos donde se han detectado más problemas de soledad no deseada es el laboral. Evidentemente, no todas las relaciones sociales son siempre saludables, ni el trabajo implica necesariamente la generación de vínculos más allá de los meramente profesionales.

Se han descrito problemas de soledad no deseada por ejemplo en personas que realizan su trabajo en un formato completamente a distancia, al pasar gran cantidad de tiempo físicamente separados de los compañeros. Y es que, aun

Tres tipos de soledad

Las investigaciones realizadas sobre la soledad tienen un efecto importante a la hora de abordar su tratamiento. Así, a lo largo del tiempo y en función de las diferentes corrientes teóricas, se han llegado a distinguir tres tipos de soledad:

➔ **Soledad social:** Referente a la disminución, limitación o carencia de relaciones interpersonales en general.

➔ **Soledad emocional:** Se refiere a la disminución, limitación o carencia de relaciones interpersonales especialmente significativas por su intimidad, afectividad y confianza.

➔ **Soledad existencial:** Es la que se siente ante una pérdida o ruptura profunda de la percepción de tener un rol en la comunidad, de identificación con un proyecto colectivo o de participar en la sociedad.

existiendo herramientas tecnológicas que permiten contactar de manera eficiente con otras personas, trabajar aislado físicamente durante mucho tiempo puede generar sentimientos de desconexión y derivar en problemas de soledad.

Existen otros trabajos que, pese a realizarse de manera presencial y colectiva, también suponen un riesgo para la salud mental. En ocasiones, incluso más que trabajar en solitario. Es el caso de aquellas labores

La soledad voluntaria se elige.
La no deseada puede derivar
en ansiedad y depresión





que se realizan alejados geográficamente, como, por ejemplo, los vinculados al trabajo en alta mar. Además de las condiciones climatológicas que pueden ser realmente adversas, trabajar largos periodos de tiempo en un espacio físico limitado, siempre con los mismos compañeros, y bajo una presumible carga física y laboral, puede convertir la propia profesión en un desencadenante de soledad no deseada.

Aunque no se trate de entornos totalmente solitarios, la imposibilidad de cambiar de contexto físico o social y la falta prolongada de contacto físico con la familia o los amigos, generan una percepción de aislamiento por lo que han sido identificados como factores de riesgo relevantes en el estudio de la soledad no deseada.

Trabajar aislado físicamente durante mucho tiempo puede generar desconexión emocional

Las consecuencias de estas condiciones laborales en la salud mental suelen pasar normalmente desapercibidas, ya que no siempre hay manifestaciones visibles y existe cierta reticencia a mostrarlas a los demás.

La percepción de soledad no deseada en contextos laborales

aislados se asocia con pérdida de motivación hacia el contacto con los demás, incremento de los conflictos interpersonales y desarrollo de conductas de introversión que no hacen otra cosa que reforzar dicha percepción, lo que afecta directamente en el estado de ánimo y genera sesgos cognitivos que, a la larga, pueden desembocar en problemas más graves.

ACCIONES PREVENTIVAS

La posibilidad de modificar las condiciones de los entornos laborales aislados es limitada y depende de las características del espacio, de las necesidades organizativas y, por supuesto, de la duración de las jornadas de trabajo.

No obstante, existen medidas que han mostrado su eficacia a la hora de prevenir problemas de soledad no deseada y su efecto en la salud como proporcionar autonomía a los trabajadores, disponer de horarios determinados de trabajo y sueño, tener contacto telemático con la familia y los amigos, establecer relaciones interpersonales sanas e independientes al puesto de trabajo dentro de los equipos, disponer de espacios específicos para la relajación y facilitar la realización de momentos de actividad física e intelectual en el tiempo de ocio.

Se trata de medidas de relativa fácil aplicación en la organización del trabajo y que sin duda favorecen la creación de entornos laborales sanos. [M](#)

El valor de un pequeño ganglio

El estudio del ganglio centinela aporta información sobre la extensión del cáncer de mama y ayuda a adaptar el tratamiento a las necesidades de cada paciente.



SUSANA R. AJIB BARAKAT • MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

En medicina, a veces una pequeña estructura puede aportar información muy valiosa. El ganglio centinela, aunque apenas tiene unos milímetros, permite conocer mejor las características del cáncer de mama y elegir el tratamiento más adecuado para cada mujer.

La presencia cada vez mayor de mujeres en el sector marítimo también implica atender sus necesidades específicas de salud. Entre ellas, el cáncer de mama ocupa un lugar relevante por su frecuencia y por la evolución que ha experimentado

su diagnóstico y tratamiento en las últimas décadas.

Entre las técnicas que han mejorado el abordaje de la enfermedad se encuentra el estudio del ganglio centinela, que permite conocer si las células tumorales han alcanzado los primeros ganglios linfáticos que reciben el drenaje de la mama.

La medicina actual no busca intervenir más, sino hacerlo mejor

Esta información ayuda al equipo médico a decidir el tratamiento más adecuado en cada caso.

¿QUÉ ES EL GANGLIO CENTINELA?

El ganglio centinela es el primer ganglio linfático al que puede llegar la linfa procedente de un tumor mamario. Su análisis permite saber si la enfermedad se ha extendido a los ganglios de la axila y evita, en muchas pacientes, realizar cirugías más amplias cuando son innecesarias. Detrás de este procedimiento existe un trabajo coordinado entre distintos profesionales sanitarios: especialistas en Medicina Nuclear, cirujanos y patólogos que trabajan conjuntamente para obtener infor-



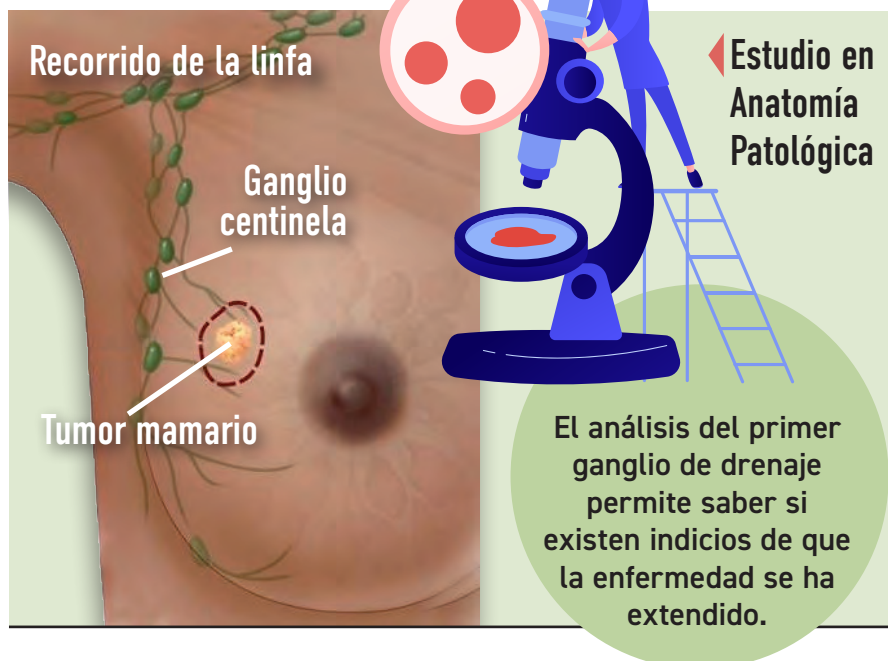
mación clave en la toma de decisiones médicas.

La localización del ganglio centinela comienza antes de la intervención quirúrgica. Mediante la administración de un marcador que permite seguir el recorrido natural de la linfa, los especialistas pueden identificar cuál es el primer ganglio de drenaje. La técnica de imagen conocida como linfogammagrafía permite localizarlo. Durante la cirugía, una sonda especial ayuda al equipo médico a encontrarlo y extraerlo para su posterior análisis. Este procedimiento proporciona información sobre la enfermedad y evita, en muchos casos, intervenciones más amplias.

EL PAPEL DEL LABORATORIO

Una vez extraído, el ganglio centinela es estudiado por especialistas en Anatomía Patológica mediante un análisis detallado que permitirá orientar los siguientes pasos del tratamiento. A través del estudio microscópico y otras técnicas específicas, los especialistas pueden detectar incluso pequeñas cantidades de células tumorales. Esta información permite conocer mejor las características del cáncer y adaptar el tratamiento a cada paciente.

Cuando el ganglio centinela es negativo significa que no se han encontrado células tumorales en el ganglio analizado. En determinadas pacientes, este resultado puede evitar la extirpación completa de los ganglios axilares, una cirugía que durante años fue habitual en el tratamiento del cáncer de mama. Al reducir la extensión de



Cuidar la salud
también forma parte
de la seguridad
laboral y de seguir
desarrollando un
proyecto de vida
en el mar

la intervención disminuye también el riesgo de complicaciones como el linfedema, una inflamación persistente del brazo provocada por alteraciones en el drenaje linfático.

Si, por el contrario, se detecta afectación del ganglio, el equipo médico valorará las opciones terapéuticas más adecuadas en función de las características de la enfermedad.

La evolución del tratamiento del cáncer de mama refleja un cambio importante en la medicina: ya no se trata de intervenir más, sino de intervenir mejor.

El estudio del ganglio centinela es un ejemplo de cómo las técnicas diagnósticas actuales permiten conocer mejor la enfermedad, reducir cirugías innecesarias y mejorar la calidad de vida de las pacientes.

La recuperación tras un proceso oncológico no termina con el tratamiento. Para las mujeres que trabajan en el mar, recuperar la salud significa también recuperar autonomía, proyectos personales y continuidad laboral. [M](#)

Prevención, tu mejor aliada

Participar en los programas de detección precoz del cáncer de mama favorece la detección de la enfermedad en fases tempranas, cuando existen más opciones de tratamiento y un mejor pronóstico de evolución.

Además, es importante consultar ante cualquier cambio o síntoma que pueda resultar sospechoso.

Plumcake de pasas y fruta



PARA 6 PERSONAS

INGREDIENTES:

- 250 gr mantequilla
- 220 gr azúcar
- 5 ó 6 huevos (M)
- 250 gr harina
- 16 gr de levadura en polvo
- 60 gr de pasas
- 60 gr de fruta (melocotón almíbar, cerezas confitadas, fruta escarchada)
- 1 naranja (ralladura)
- 1 dl licor (Brandy, Cointreau)
- Esencia vainilla (unas gotas)
- 1 pizca de sal

.....

PREPARACIÓN:

■ PASO 1

Una hora antes pondremos las pasas a hidratar en licor.

■ PASO 2

Montar con batidora hasta blanquear la mezcla de mantequilla, azúcar y una pizca de sal. Una vez bien montado iremos añadiendo los huevos de uno en uno según lo vaya aceptando la mezcla. Añadiremos ahora la ralladura de naranja y la esencia de vainilla.

Por otro lado mezclar la harina y la levadura en polvo, para añadir a la mezcla anterior en 2 ó 3 veces una vez tamizada.

■ PASO 3

Por último, escurrir las pasas y pasarlas por un poco de harina, y añadir junto a la fruta troceada a la mezcla. Añadiremos también el licor sobrante. Forrar un molde rectangular con papel de horno y disponer la mezcla. Hornear a 175 grados sobre 1 hora (dependiendo del tipo de horno).

• Valoración Nutricional •

IMPORTANTE FUENTE DE ENERGÍA

El plumcake de pasas y fruta presenta un valor energético elevado, por su contenido en mantequilla, azúcar y harina. La mantequilla es la principal fuente de grasa de la receta. Los hidratos de carbono de este postre también son elevados. Proceden fundamentalmente del azúcar añadido, la harina, las pasas y la fruta confitada.

GRASAS Y ENERGÍA

La mantequilla es el ingrediente que más contribuye al contenido lipídico del plumcake. Su elevada densidad energética hace que pequeñas porciones proporcionen gran cantidad de calorías.

Los huevos también aportan grasas, pero mejoran el perfil nutricional de la elaboración gracias a sus proteínas de alto valor biológico, vitaminas y minerales.

HIDRATOS DE CARBONO

El azúcar añadido, las pasas y la fruta confitada hacen que los hidratos de carbono constituyan una parte muy importante del aporte energético.

Las pasas aportan azúcares naturales y pequeñas cantidades de fibra, potasio, cobre y compuestos fenólicos. Sin embargo, al ser fruta deshidratada, presentan gran concentración de azúcares por unidad de peso. La fruta confitada y el melocotón en almíbar aportan principalmente azúcares. Por eso, el plumcake es una fuente rápida de energía, pero no debería considerarse fuente principal de hidratos de carbono dentro de una alimentación habitual.

VITAMINA C Y ANTIOXIDANTES

La naranja introduce un componente nutricional, ya que aporta vitamina C y compuestos antioxidantes. La vitamina C participa en



la síntesis de colágeno, contribuye al funcionamiento normal del sistema inmunitario y favorece la absorción intestinal del hierro.

Las pasas también contienen compuestos fenólicos y antioxidantes, aunque su presencia no compensa el elevado contenido energético y de azúcares de la elaboración.

PROTEÍNAS Y MICRONUTRIENTES

Los huevos son uno de los ingredientes nutricionalmente más interesantes de este postre. Sus proteínas contienen todos los aminoácidos esenciales y presentan una elevada calidad biológica.

Además, aportan vitamina B12, vitamina A, riboflavina, selenio, fósforo y colina. La harina contribuye principalmente con hidratos de carbono, pero también proporciona pequeñas cantidades de proteínas, hierro, magnesio y vitaminas del grupo B.

VALORACIÓN FINAL

En conjunto, el plumcake de pasas y fruta es un alimento de alta densidad energética, caracterizado por un elevado aporte de hidratos de carbono y grasas. Como elementos positivos destacan los huevos, que tienen proteínas de alto valor biológico y micronutrientes, y las pasas y la naranja, que aportan fibra, potasio, vitamina C y compuestos antioxidantes.

Sin embargo, el elevado contenido de azúcares añadidos y grasas saturadas hace recomendable que se consuma de manera ocasional y en porciones pequeñas, a pesar de que sea un postre especialmente interesante como aporte rápido de energía. **M**

• Autores •

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

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

CHIPIONA

El peligro de una parcial extinción de las sardinas, boquerones y chanquetes que suelen criarse por esta zona es el motivo principal del malestar surgido entre los pescadores de esta localidad a la vista de las faenas que durante los últimos días vienen realizando en este muelle algunos barcos pesqueros de Sanlúcar de Barrameda (...).

SAN PEDRO DEL PINATAR

Como comienzo de la más vasta operación de repoblamiento piscícola que se ha llevado a cabo en España, se inició en las aguas del mar Menor la suelta de 18.000 poslarvas de quisquillas y 13.000 de langostinos. La operación alcanzará dos millones de poslarvas de langostinos, de las cuales 200.000 miden ya más de tres centímetros, así como 50.000 de quisquillas (...).

ONDÁRROA

El pesquero "Usoa", con base en el puerto vizcaíno de Ondárroa, ha ardidado en alta mar. Sus quince tripulantes abandonaron la embarcación y fueron recogidos, sanos y salvos, por otra embarcación que los estaba buscando. El "Usoa", perteneciente a la flota de arrastre, fue encontrado envuelto en llamas, a las tres y media de la madrugada, cerca de la isla de Yeu, completamente a la deriva y sin tripulantes a bordo (...).

Batillus, el mayor petrolero



El 20 de agosto de 1975, los trabajadores del astillero Atlantic, en Saint-Nazaire (Francia), comenzaron la construcción de un nuevo barco. Para muchos no era más que un nuevo contrato que cumplir. Pero la orden que habían recibido no tenía nada que ver con otros encargos recibidos en el pasado. Hasta entonces, el barco más importante de los construidos en Saint-Nazaire pesaba

280.000 toneladas. Los astilleros también habían construido 28 petroleros desde las 220.000 toneladas a 280.000, entre los que se incluye el "Olimpic Bravery", el petrolero gigante recientemente encallado en la isla de Ushant, que fue comprado por Cristina Onassis. Este nuevo encargo llegó de la compañía marítima Shell y pedía la construcción de un petrolero gigantesco con una capacidad de 554.000 toneladas (...).

Acuerdo de pesca con Costa Rica

MADRID.- Costa Rica y España han llegado a un acuerdo en materia de pesca, según un comunicado conjunto que ha hecho público el Ministerio de Asuntos Exteriores.

El comunicado hispano-costarricense informa que, por iniciativa de los Gobiernos del Reino de España y de la República de Costa Rica, se han reunido delegaciones de ambos países durante los días 24 a 30 de septiembre, con el propósito de discutir las bases para

un programa de cooperación en materia de pesca y vigilancia marítima.

La delegación española fue presidida por Víctor Moro Rodríguez, director general de Pesca Marítima, y la costarricense por Rodolfo Eduardo Quirós, ministro de Agricultura y Ganadería.

Las conversaciones se iniciaron con una reunión en el Ministerio de la Presidencia, en la que se analizó en profundidad el programa de trabajo propuesto (...).

El pescado triplica su precio

MADRID.- El valor del pescado se multiplica hasta tres y cinco veces, desde la lonja del puerto pesquero al consumidor, debido a la proliferación de escalones de comercialización, manifestaron directivos de las jornadas nacionales de comercialización de la pesca, que se celebrará en Vigo, en el curso de la presentación de éstas en la capital de España.

Al acto asistieron representantes del INESCO, la Dirección General de

Pesca, Federación Española de Marketing y del Comité Organizador.

En las jornadas se analizarán los problemas pesqueros, con especial énfasis en lo referente a los escalones de comercialización y al mayor acercamiento entre productor y consumidor. En el curso de la reunión se destacó que España es el tercer país del mundo por su flota pesquera, pero el 11º por su producción, España -se dijo- ha carecido de política pesquera (...).

Colón y su tiempo



Han sido traídos de nuevo a España tres importantes documentos que en su día se enviaron a Washington con la finalidad de ser expuestos en el Museo de Historia y Tecnología del Smithsonian Institution de la capital norteamericana. La exposición se llamaba Colón y su tiempo, siendo inaugurada la misma por Su Majestad Don Juan Carlos I en su reciente viaje por Estados Unidos. Tras mes y medio de

exposición, estos tres documentos han vuelto a su lugar de partida, haciéndose la recepción de los mismos en el Museo de la Marina, de Madrid. Estaban presentes en el acto el duque de Vergara, descendiente directo de Cristóbal Colón; el capitán de Navío señor Zumalacárregui, que es director del Museo de la Marina, y otras personalidades. El valor de estos documentos es incalculable (...).

PALMA DE MALLORCA

Don Antonio Oliver Sitjar, escultor, pintor e inventor, ha ideado un proyecto según el cual puede obtenerse energía a partir del oleaje marino. Su invento consta de dos partes: una plataforma flotante destinada a recibir el empuje de las olas y recoger la energía; otra, transforma ésta para su utilización. El señor Oliver espera encontrar quien le financie las 100.000 pesetas que cuesta la maqueta del invento, ya que él carece de medios para construirla.

GRANADA

Por orden de la autoridad veterinaria ha sido prohibida la venta de unos mil kilos de pescado sobrante de jornadas anteriores. El mal estado de estos pescados se debió al parecer a una avería que se produjo en las cámaras frigoríficas de las naves del mercado de San Agustín, a las que les faltó el suministro eléctrico, lo que hizo que una parte del pescado se descompusiera. El Ayuntamiento responderá de las pérdidas ocasionadas por la avería.

VALENCIA

En el salón de actos del Instituto Social de la Marina, se procedió a la entrega de medallas al Mérito Social Marítimo, que concede anualmente el ISM con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen a las personas que se han distinguido de una forma excepcional en su comportamiento hacia los hombres de la mar (...).



NACIONAL

Más protagonismo regional



Representantes de las Comunidades autónomas en el MAPA.

El calendario comunitario obliga a pisar el acelerador para que el Gobierno lleve a Bruselas propuestas consensuadas con las comunidades autónomas y el sector. En el Comité Consultivo de Política Pesquera para Asuntos Comunitarios, los consejeros regionales pidieron mayor representación.

M ANA DÍAZ

Sin unidad es posible fracasar. Así lo anunció a los medios el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas minutos antes de comenzar la reunión con los consejeros autonómicos en el Comité Consultivo de Política Pesquera para Asuntos Comunitarios. La reunión es clave porque en los próximos meses se fijarán los TAC y cuotas de pesca para nuestra flota, la reforma de la PPC y el próximo marco financiero

con los fondos que servirán al sector para hacer frente a los retos que tiene para ser viable.

La buena disposición al diálogo y al entendimiento era patente en el encuentro, tanto por parte del Ministerio como de las comunidades autónomas. Y es que todos son conscientes de que en este tramo final de año está en juego la supervivencia de la pesca.

TERRITORIALIDAD

Los consejeros llegaron a Madrid con una idea clara: exponer al ministro que las comunidades

autónomas son las que mejor conocen las necesidades reales del sector y distribuyen los fondos en los territorios. Por eso, demandan mayor participación en las decisiones que se adopten de cara a las próximas negociaciones con la Comisión.

La conselleira do Mar de Galicia, Marta Villaverde, que este semestre representa a las comunidades en el Consejo de ministros de Pesca de la UE, reclamó que estos encuentros se desarrollen con mayor protagonismo de las autonomías. Valverde expresó que echaba de menos un trabajo conjunto previo para abordar cuestiones de especial relevancia para el futuro del sector.

La representante gallega reiteró la necesidad de garantizar, cuando menos, 7.200M€ de los fondos europeos para la pesca y la acuicultura en el período 2028-2034 y de facilitar la renovación de una flota envejecida.

Por su parte, los representantes de las comunidades costeras del Mediterráneo hicieron un frente común planteando al ministro que se tengan en cuenta las especificidades de su flota artesanal para no reducir más los días de pesca. A su juicio, los pescadores no pueden esperar a que cada mes de diciembre la Comisión decida si tienen que plantearse salir a pescar en enero o amarrar definitivamente los barcos en puerto por falta de viabilidad económica. **M**



ATLÁNTICO

Esperanza ISPAMER

La comisión de Pesca del Parlamento europeo celebró el 9 de septiembre una audiencia en la que representantes de las administraciones, sector e instituciones científicas presentaron los resultados del proyecto ISPAMER (2023-2025) que analizó los efectos del palangre "piedra-bola" utilizado por la flota de Burela.

M ANA DÍAZ

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) analizó, por encargo de la OPP del Puerto de Burela, los efectos del palangre "piedra-bola" en los fondos marinos. El estudio científico se llevó a cabo durante tres años, con observaciones correspondientes a 55 mareas y 770 días de pesca y sus resultados fueron presentados ante la comisión de Pesca del Parlamento Europeo.

Este arte no tiene nada que ver con el arrastre de fondo y es el que utiliza la flota de Burela para pescar con especial mimo su preciada merluza. El sistema "piedra-bola" tiene un comportamiento semipelágico, alternando pesas y flotadores para



Representantes españoles en la sede del Parlamento europeo.

mantener buena parte del aparejo suspendido. Así apenas toca el lecho marino, incluso suponiendo que los pesos llegasen a hacerlo sería en una superficie máxima de contacto de 1,87 metros cuadrados por jornada de pesca.

REVISIÓN

Los resultados del informe técnico justifican la revisión por parte de la

Los resultados del informe deberían obligar a la Comisión a revisar el Reglamento prohibiendo la pesca en aguas profundas del Atlántico

Comisión Europea del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1614, de 15 de septiembre, que estableció el cierre de 87 áreas del Atlántico a determinadas artes de pesca de fondo entre los 400 y 800 metros de profundidad para proteger las especies vulnerables.

La secretaria general de Pesca, Isabel Artime, que participó en la presentación de los resultados del estudio científico en Estrasburgo, destacó que sus conclusiones avalan el recurso presentado por España al citado Reglamento de Ejecución al considerarlo desproporcionado y perjudicial para artes selectivas como el palangre de fondo. Artime insistió además que en la elaboración del Reglamento no se evaluó correctamente el impacto real de cada tipo de arte pesquero, lo que ha ocasionado graves perjuicios económicos a la flota española del palangre. **M**

Ballenas en Galicia



La costa gallega recibió en verano la visita de cuatro ballenas azules que se pudieron ver a ocho millas del cabo Finisterre. Según Alfredo López, biólogo y portavoz de la Coordinadora para el Estudio de los Mamíferos Marinos (CEMMA), estos cetáceos raramente se observan en Galicia y

cuando lo hacen suelen estar junto a otras ballenas, como la bannea común, de la que no se han visto ejemplares este año. Con su tamaño medio entre los 24 y los 27 metros de longitud y las 170 toneladas de peso, son los animales más grandes del planeta.

Los GALP en el Senado



Una representación de los 44 Grupos de Acción Local Pesquera (GALP) de España compareció el pasado 21 de septiembre ante la comisión de Pesca del Senado. La comparecencia, solicitada tras la reunión que los GALP mantuvieron en junio con los portavoces de la citada comisión, se desarrolló en una intervención conjunta de Joan Alginet, gerente del GALP Mar del Ebre, y Laura Nieto, gerente del GALP Ría de Pontevedra, que trasladaron el mensaje acordado por los 44 territorios.

Los GALP pidieron que trasladaran al Gobierno y, a través de él, a la Comisión Europea, que en el próximo

Marco Financiero Plurianual se den continuidad y fondos a los programas de Desarrollo Local Pesquero, se reconozca a los GALP como estructuras territoriales de gobernanza pesquera, se simplifiquen las normas administrativas y se aplique el principio de subsidiaridad acercando las decisiones de financiación a los territorios.

Intermares



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministerio de Defensa han suscrito una nueva adenda

al acuerdo sobre mantenimiento y explotación del Buque Escuela y de Cooperación Pesquera (BECP) Intermares, que permitirá prolongar otros cuatro años, hasta el 30 de agosto de 2030, la colaboración de ambos departamentos para su gestión y utilización compartida. Se da así continuidad al acuerdo de 2022 y al modelo de colaboración iniciado en 2018, que permite aprovechar las capacidades del buque durante todo el año para atender las necesidades de ambos ministerios, y optimizar el uso del buque.

Encuentro de los puertos



El secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, José Antonio Santano, inauguró el pasado 22 de septiembre el encuentro anual de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias que se celebró en el puerto de Avilés para impulsar temas clave para la competitividad del sector como la revisión de la Directiva sobre emisiones de la Unión Europea y las aportaciones del Observatorio EU-ETS lanzado por el organismo, los planes de protección de puertos, la proyección internacional de los puertos españoles y la creación de un Foro Iberoamericano de Puertos.

Quejas de EUSEA

La Alianza Europea de los Productos del Mar (EUSeA, por sus siglas en inglés), integrada por las organizaciones

Europêche, FEAP y Seafood Europe, lamenta que la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, no mencionara en el discurso sobre el Estado de la Unión a la pesca, la acuicultura y la industria transformadora de estos productos.

EUSEA asegura en un comunicado que la pesca y la acuicultura forman parte esencial del sistema alimentario europeo, aportan proteínas de alto valor nutricional y apoyan el desarrollo económico de las zonas costeras. “Europa -aseguran- no puede hablar de seguridad alimentaria y resiliencia sin contar con la pesca y la acuicultura”. Por eso, piden que en la próxima Visión 2040 se incluya un Plan de Acción específico para los alimentos azules y cambios en la PPC que beneficien a estos sectores.

Noche de Ciencia Marina



El Instituto Español de Oceanografía (IEO) se sumó un año más, a la celebración de la “Noche Europea de los Investigadores” con una variada programación de actividades divulgativas en diferentes puntos del país, en una cita con la ciencia que se desarrolla anualmente el último viernes de septiembre. Investigadores y técnicos de los centros oceanográficos de A Coruña, Baleares, Santander y Vigo ejecutaron propuestas accesibles y gratuitas, pensadas para todos los públicos. Con un

enfoque lúdico que invita a explorar el mar a través de talleres, cuentacuentos o juegos, mostraron la labor de investigación y asesoramiento científico que desarrolla el organismo y su contribución al conocimiento, la gestión sostenible de los recursos marinos y la conservación de los océanos.

II Congreso de Marinas



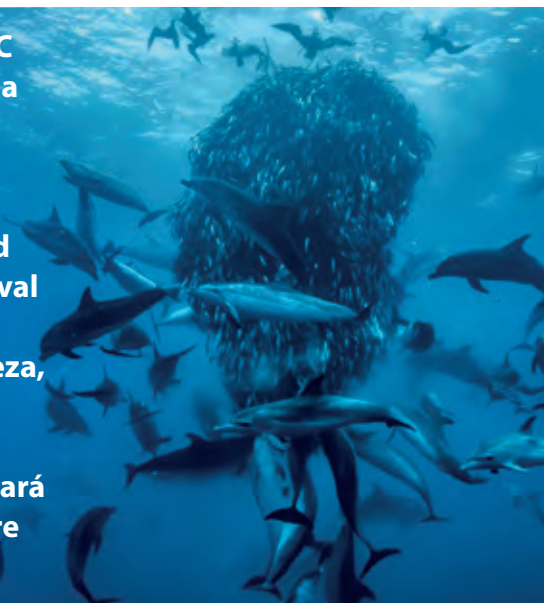
El rey Felipe VI ha aceptado la Presidencia de Honor del II Congreso de Marinas de España, que se celebrará los días 4 y 5 de noviembre de 2026 en Gran Canaria. Con esta distinción, la Casa Real vuelve así a respaldar esta cita que es el gran punto de encuentro anual del sector náutico-portuario y de la economía azul en España. La aceptación de la Presidencia de Honor pone de relieve el compromiso de

Día Marítimo Mundial

Con motivo de la celebración del Día Marítimo Mundial el pasado 24 de septiembre, PescaEspaña volvió a difundir el documental “Marineros” donde se muestra la realidad del día a día en el mar a través de historias reales de pescadores y sus familias. El contenido, rodado a bordo de barcos pesqueros de Almería y Cádiz, recoge el testimonio de distintos perfiles del sector. Los protagonistas ponen de relieve la actividad pesquera y el esfuerzo y dedicación que supone ser pescador. Con esta acción, PescaEspaña refuerza su compromiso con el sector y con quienes forman parte de él.

S.M. el Rey con las marinas y los puertos deportivos como espacios estratégicos para el crecimiento turístico, la innovación, la dinamización de los territorios y la creación de empleo en las zonas costeras españolas.

La Fundación BIOPARC presenta en Fuengirola un ciclo especial de proyecciones como actividad previa a la nueva edición del Wild Oceans FilmFest, festival internacional de cine dedicado a la naturaleza, la biodiversidad y la conservación de los océanos que se celebrará del 2 al 7 de noviembre en Gijón.



■ Nacional Trabaja en la Seguridad Social



La Seguridad Social ha puesto en marcha en septiembre una campaña de publicidad institucional, difundida a través de medios de comunicación y redes sociales, para promover la participación en las oposiciones a sus cuerpos y escalas de funcionarios que se convocan en la Oferta de Empleo Público. “Se trata -según el secretario de Estado de Seguridad Social, Borja Suárez- de dar a conocer la actividad de la Seguridad Social a personas con vocación de servicio público, para que opten a participar en nuestras oposiciones, desarrollen su vida profesional en una Administración muy centrada en las personas y participen en un proyecto colectivo que necesita talento, preparación, compromiso y relevo generacional”.

Bajo el lema “Porque cuidando de todos, ganamos todos”, la campaña se ha dirigido a estudiantes de últimos cursos o recién titulados, que se encuentran en un momento clave para decidir cuál será su futuro profesional, así como a profesionales que deseen reorientar su vida laboral hacia el servicio público.

■ Madrid Emotiva despedida



El pasado 21 de septiembre tuvo lugar en la sala Luis Casqueiro de los servicios centrales del ISM en Madrid una emotiva despedida por parte de los funcionarios y directores provinciales del organismo a Elena Martínez, directora del ISM en los últimos cinco años. Los participantes en el encuentro la aplaudieron largamente en agradecimiento por su labor al frente de la entidad, lo que la emo-

cionó especialmente. La directora agradeció a cada uno de los asistentes su presencia, así como a los directores provinciales quienes asistieron al acto por videoconferencia. “Seguid trabajando por el ISM como lo haceis. Teníamos pendientes muchos proyectos que espero sigan adelante. Sois el mejor equipo y me llevo lo mejor de cada uno de vosotros: vuestro cariño”, les dijo.

■ Madrid Consejo General

El secretario de Estado de Seguridad Social y Pensiones, Borja Suarez Orujo y Covadonga Jiménez, subdirectora general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, presidió el pasado 29 de septiembre el Consejo General del ISM, el primero sin la presencia de la directora Elena Martínez.

Los representantes de la Administración, sindicatos y sector abordaron entre otros temas la propuesta de presu-

puestos del ISM, el Informe anual de la gestión del organismo correspondiente al año 2025, que fue aprobado en la sesión, así como los datos de gestión en las diferentes áreas hasta finales de septiembre y los resultados de las comisiones ejecutivas de las distintas direcciones provinciales de la entidad. Por otra parte, tras la marcha de Elena Martínez, los distintos representantes resaltaron y agradecieron su gran labor desarrollada durante estos años al frente del ISM y en defensa del sector.

■ Vigo Conferencia Internacional de Pesca



El subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, y la directora provincial del ISM en Vigo, M^a José López Cabaleiro, asistieron el pasado 10 de septiembre a la XIII Conferencia Internacional de Pesca organizada por la Asociación de Armadores de Vigo (ARVI). Representantes de las administraciones, entidades financieras, expertos y organizaciones del sector se reunieron para debatir sobre la transformación del modelo empresarial de la pesca y su futuro. En un contexto marcado por la descarbonización y la digitalización, las nuevas exigencias financieras y de sostenibilidad, el acceso al capital y el relevo generacional son factores determinantes para garantizar la competitividad y continuidad de las empresas pesqueras.

■ Nacional También buques escuela



Los buques asistenciales del ISM, Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, además de prestar asistencia logística

■ Nacional 25 años a tu lado

El Esperanza del Mar cumple 25 años. Ha sido un cuarto de siglo al servicio de la gente del mar velando por su seguridad y bienestar cuando están lejos de casa, atendiendo las necesidades sanitarias, de salvamento y asistencia marítima de la flota pesquera española. Construido en 2001 en Gijón para dar relevo al anterior buque del mismo nombre, que fue el primero del mundo en ser creado específicamente como hospital y que desde su puesta en servicio en 1982 recorrió cerca de 800.000 millas

y sanitaria a los tripulantes de nuestra flota, servirán como buques escuela para la formación del sector. La Dirección General de la Marina Mercante ha aprobado dos resoluciones autorizando a que los aspirantes a los títulos de Piloto de Segunda Clase y Patrón de Altura (del Departamento de Puente) y de Oficial de Máquinas de Segunda Clase y Mecánico Mayor Naval (del Departamento de Máquinas) puedan realizar hasta un máximo de nueve y doce meses de prácticas, respectivamente, a bordo de los buques de la Entidad.

■ Motril Jornadas Gastronómicas

La directora provincial del ISM en Cádiz, Herminia Rodríguez, participó en las jornadas de promoción del pescado de Conil organizadas por la Organización de Productores Pesqueros Artesanales Lonja de Conil (OPP72) en la que se premiaron las mejores elaboraciones culinarias realizadas



durante una travesía ininterrumpida de 800.000 millas.

Dotado de las más punteras tecnologías de navegación y médicas es junto al Juan de la Cosa uno de los pocos buques hospital del mundo y los primeros de uso civil. Feliz cumpleaños.

con productos procedentes de la pesca local presentadas al IV concurso gastronómico. Con esta iniciativa, la OPP promueve la frescura, calidad y consumo del pescado local. En el acto también se homenajeó a los pescadores artesanales de la localidad nacidos en 1944.

Fe de erratas

En las páginas dedicadas a Salud Mental del número 669 de la revista MAR, correspondiente al mes de septiembre de 2026, no aparece publicado en la sección correspondiente el nombre del autor del artículo "Aprendiendo a comunicarnos mejor. Asertividad y salud mental". La doctora en Psicología de la Universidad Camilo José Cela, Elena Ruiz, es quien lo escribió. Lamentamos el error.



As Mulleres e o Mar

El trabajo femenino en las industrias marítimas de Galicia en los siglos XIX y XX

M Y. SOTO

Cuando se cuenta la historia del mar en Galicia, la atención suele dirigirse a la pesca, realizada tradicionalmente por hombres. Sin embargo, es una historia incompleta. Las mujeres han desempeñado, durante generaciones, labores esenciales para el funcionamiento de la economía marítima: desde el marisqueo y la reparación de redes hasta el trabajo en las conserveras, la comercialización del pescado o las tareas portuarias.

Las mujeres no fueron figuras periféricas en los subsectores vinculados al mar de la costa cantábrica; y esta realidad es la que rescata y pone en valor "Las mujeres y el mar. El trabajo femenino en las industrias marítimas de Galicia en los siglos XIX y XX", estudio de la historiadora Luisa Muñoz Abeledo, profesora titular del Departamento de Historia de la Universidad de Santiago de Compostela (USC).

La investigación de Muñoz Abeledo, recogida en este libro-catálogo que acompaña a una exposición homónima, obliga a revisar la imagen tradicional de la economía pes-

quera del norte, mostrando cómo la prosperidad de numerosas comunidades costeras ha estado relacionada con el trabajo femenino.

Pese a enfrentarse a situaciones de desigualdad salarial y escaso reconocimiento social, la contribución de las mujeres del mar a la economía del litoral se evidencia

en datos que la autora nos revela: los salarios de las mujeres en Galicia llegaron a representar el 30 % de los ingresos familiares, una cantidad que permitía cubrir hasta el 50 % de los gastos alimentarios de una familia de cinco miembros.

OFICIOS DE LAS MUJERES

El libro, dividido en cinco secciones, centra su atención en colectivos tradicionalmente invisibilizados por la historiografía; uno por cada subsector al que se dedicaron las mujeres en las comunidades marítimas: la carga y descarga de pescado y el regateo en los puertos; la elaboración y reparación de redes; el marisqueo; la salazón; y el trabajo en las conserveras.

Uno de los principales méritos de la obra es recuperar la memoria colectiva de estas *portadeiras*, *regateiras*, *redeiras*, *mariscadoras*, *salgadeiras* y *conserveiras*. El texto combina datos y material fotográfico, que ilustra las actividades que realizaban las mujeres, con entrevistas a muchas de las protagonistas.

Editado en gallego, castellano e inglés, este libro permite acercar las historias de vida de mujeres que, con carácter y determinación, contribuyeron a construir el futuro de nuestra economía azul. **M**



Autor: Luisa Muñoz Abeledo

Edita: Ediciones USC.

Universidad de Santiago de Compostela

GUÍA SOBRE LA PRESTACIÓN POR
**NACIMIENTO
Y CUIDADO
DEL MENOR**
EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR.



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