MAR

Nº 671

NOVIEMBRE 2026

Esperanza del Mar
25 años cuidando a los pescadores

Entrevista
Basilio Otero, presidente de la FNCP

Concurso fotográfico
Estas son las fotos ganadoras



REVISTA

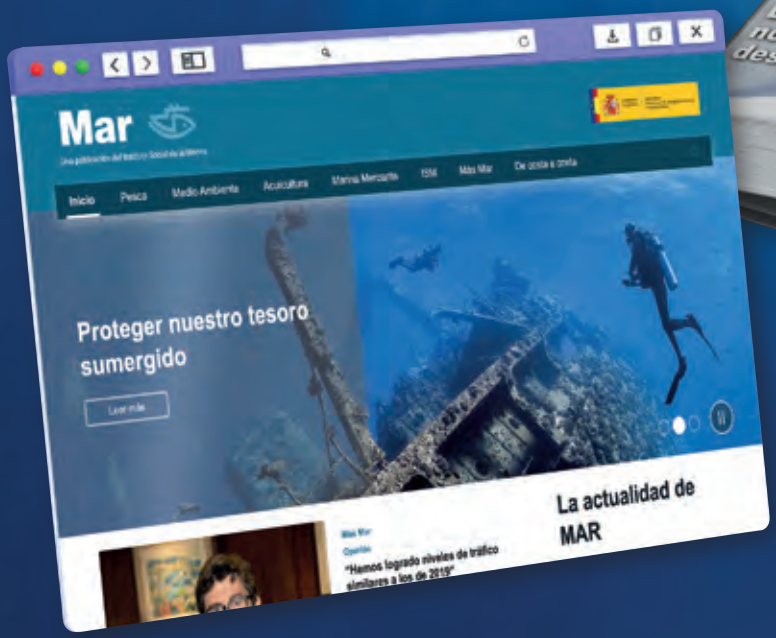
Mar

En tres formatos

En papel

Solicita tu ejemplar en
revista.mar.ism@seg-social.es







En internet

https://revistamar.seg-social.es

En pdf para descargar desde la hemeroteca

Más cerca de ti

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

25 años de Esperanza en el mar



Desde hace 25 años, el Esperanza del Mar navega junto a nuestra flota proporcionando asistencia sanitaria y operativa a los pescadores y marineros cuando tienen problemas médicos o alguna avería en alta mar. Debemos estar orgullosos de tener un barco como este, considerado el mayor buque hospital no militar del mundo, y de su homólogo, Juan de la Cosa -ambos gestionados por el ISM- que despiertan el interés de muchos países.

En todo este tiempo, el Esperanza del Mar ha realizado casi 33.000 consultas médicas, más de 6.600 hospitalizaciones a bordo y más de 4.000 evacuaciones a tierra, siendo referente y pionero en nuestro país de la telemedicina y las conexiones por videoconferencia, atendiendo a 31.389 trabajadores (20.532 españoles y el resto de otras nacionalidades)

Más allá de la atención sanitaria, los profesionales del Esperanza del Mar ayudan a las embarcaciones en distintas situaciones como trabajos para desenredar redes, problemas mecánicos, eléctricos, electrónicos o remolques. Para llevar a cabo con éxito esta labor asistencial, la tripulación del barco realiza con frecuencia ejercicios de entrenamiento y simulacros -a veces en solitario, otras junto a otros organismos- para mejorar la coordinación y el adiestramiento.

La elección del nombre no fue casual. Simboliza el apoyo médico, la salvación y el auxilio que representa, trasmitiendo la idea de un faro de socorro y bienestar a las flotas que faenan en caladeros donde el acceso rápido a un médico sería imposible sin su existencia. Brindemos por estos 25 años y por los que vendrán llevando esperanza a la gente del mar.

MAR

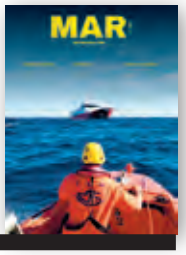
Directora del ISM:
Eva Suárez Méndez
Revista MAR:
Directora: Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es)
Colaboradores:
Sandra Berciano, Miguel Sánchez, Pablo Santamarta
Secretaria de redacción:
Alicia Alguacil (alicia.alguacil@seg-social.es)
Direcciones provinciales:
A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón 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

MIXTO
Papel procedente de fuentes responsables
FSC® C107210
www.fsc.org

sumario

671. Noviembre 2026



Portada: Embarcación auxiliar del Esperanza del Mar en acción.



Aniversario
Esperanza del Mar: 25 años al servicio de nuestra flota.
PÁGINA 6

Fallo del IV concurso fotográfico



Te mostramos las fotografías que compondrán el calendario del ISM del año que viene. **PÁGINA 12**

Entrevista



Basilio Otero, presidente de la FNCP, responde a nuestras preguntas sobre la actualidad del sector. **PÁGINA 16**

Desarrollo local pesquero



Nos acercamos a los GALP y al trabajo que realizan para impulsar las economías costeras. **PÁGINA 20**

Seguridad Social



El Gobierno aprueba nuevas medidas de protección social para familias y situaciones de emergencia. **PÁGINA 28**

Congresos y ferias del mar



El liderazgo de Galicia en pesca también se refleja en los encuentros del mar que se celebran en la región. **PÁGINA 40**

Y además:

24 Economía azul vasca

Con competencias propias sobre el litoral, Euskadi impulsa su crecimiento azul con una nueva estrategia.

30 Tribuna

Los peces son los grandes olvidados del bienestar animal, ¿a qué se debe este olvido?

32 Geopolítica y energía

Las tensiones internacionales elevan el precio del combustible. ¿Es rentable pescar?

44 Consumo de pescado

El informe de Consumo Alimentario del MAPA muestra de nuevo un descenso de los productos del mar.

48 Etiquetas inteligentes

Innovación y tecnología: aliados de los consumidores para una elección de compra más informada.

50 Salud mental

¿Cómo enfretamos los miedos en momentos de incertidumbre como los que vivimos actualmente?

54 Páginas médicas

Hábitos saludables a bordo. Cómo cuidarse en alta mar.

56 Cocina a bordo

Te enseñamos a preparar una exótica receta de bonito rica y nutritiva.

66 Libro

La Organización de Productores Pesqueros ANACEF nos presenta las principales especies que captura su flota.

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

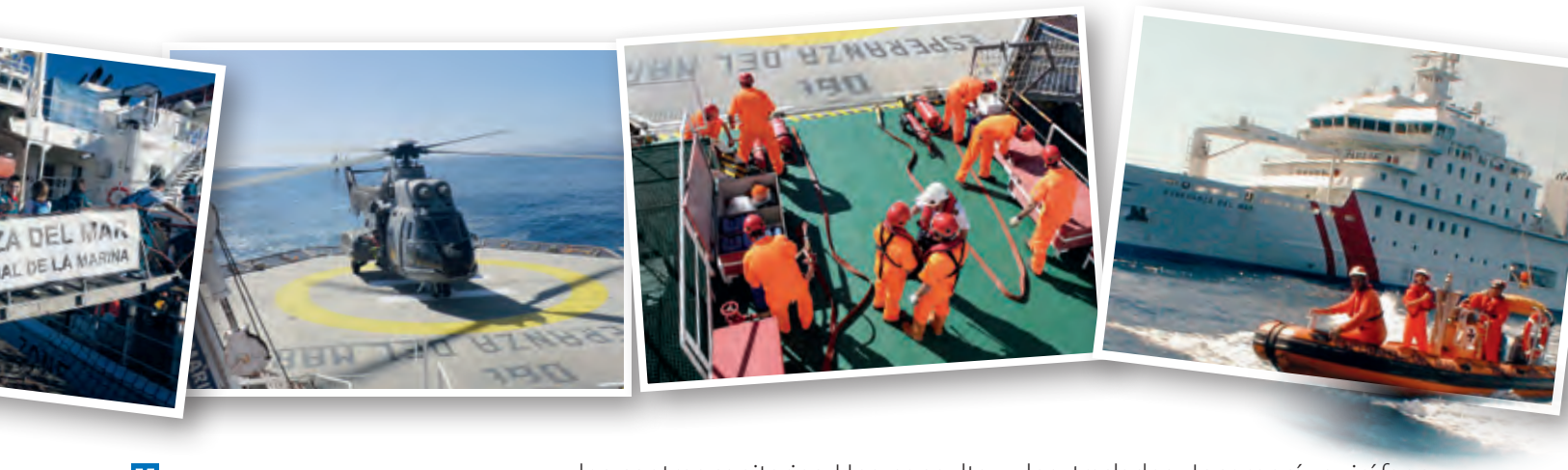
https://revistamar.seg-social.es

Descárgala en tu smartphone



Esperanza del Mar
25 años al servicio de la flota

El buque hospital del Instituto Social de la Marina cumple un cuarto de siglo acercando la atención médica a los pesqueros. Su presencia ofrece a quienes trabajan lejos de tierra la tranquilidad de contar con un equipo preparado para prestarles atención cuando la necesitan.



SANDRA BERCIANO

Trabajar en el mar significa que una enfermedad o un accidente pueden producirse a muchas horas del hospital más cercano. En esas circunstancias, saber que hay un buque sanitario acompañando a la flota aporta una seguridad que también comparten las familias que esperan en tierra. El buque Esperanza del Mar cumple veinticinco años haciendo posible esa atención en el lugar donde los pescadores desarrollan su trabajo.

El balance de 2025 resume en qué consiste esa tarea: 244 casos atendidos en 274 días de navegación, 277 consultas (242 radiomédicas y 35 ambulatorias), 19 ingresos y 12 evacuaciones. Cada una de esas cifras es una llamada de radio transformada en una decisión que hubo que tomar deprisa.

España es el único país de Europa y uno de los pocos del mundo que cuenta con un servicio médico público tanto en tierra como en alta mar. Los dos buques del Instituto Social de la Marina, Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, acercan la atención a quienes faenan lejos de los centros sanitarios. Una consulta por radio, una exploración a bordo o un traslado pueden determinar cómo evoluciona un problema de salud y evitar que se agrave.

Esa trayectoria comenzó en 1982, con el primer Esperanza del Mar, resultado de la transformación del Andalucía. Su actividad estuvo estrechamente ligada al caladero canario-sahariano. Casi dos décadas después, lo aprendido durante aquellas campañas sirvió para diseñar su sucesor, entregado al Instituto Social de la Marina el 26 de julio de 2001 e inaugurado el 10 de septiembre en Gijón, hace ya 25 años.

Con casi 98 metros de eslora, el barco se construyó alrededor del hospital: una cubierta sanitaria conectada con los medios de rescate y con la helisuperficie que facilita los traslados. Incorporó quirófano, laboratorio, radiología, cuidados intensivos y hospitalización, además de dependencias independientes para náufragos. Puede acoger a 88 personas entre tripulación, pacientes y rescatados, con literas para hasta 38 tripulantes, aunque la dotación habitual ronda la treintena.

Desde su entrada en servicio, las mejoras en los equipos de diagnóstico y las comunicaciones han ampliado las posibilidades de atención a bordo y facilitado la coordinación con los centros sanitarios en tierra y los servicios de rescate. También han mejorado las condiciones de la flota: el capitán destaca la formación de las tripulaciones, los reconocimientos médicos y la dotación de los botiquines como avances que se reflejan en las necesidades de asistencia.

> España es uno de los pocos países del mundo que ofrece asistencia médica pública en tierra y en mar

ASISTENCIA TÉCNICA

El apoyo no termina en lo sanitario. El buque presta asistencia mecánica y eléctrica, suministra agua y combustible en emergencias y realiza trabajos submarinos y remolques cuando las condiciones lo permiten. Dispone también de medios contra incendios y contaminación y puede transportar con-



tenedores de ayuda humanitaria. A veces, lo decisivo es una intervención modesta, como liberar una hélice enredada, pero esa asistencia puede devolver al pesquero su capacidad de navegar de nuevo.

Durante estos 25 años, generaciones de tripulantes han dado continuidad a una misión que los pescadores conocen bien: estar cerca cuando hace falta. Su trabajo ha convertido al Esperanza del Mar en una presencia familiar en los caladeros, un lugar al que acudir y una voz a la que pedir ayuda. Para quienes pasan semanas lejos de casa, esa confianza forma parte de lo que significa salir a faenar con un servicio público que también los acompaña en el mar.

De ese trabajo y de la responsabilidad de mantener esa confianza nos habla en las siguiente entrevista su capitán, Luis Gonzaga León Jiménez.



Luis Gonzaga León Jiménez

Capitán del buque Esperanza del Mar

"La satisfacción por el trabajo bien hecho es lo que da sentido a cada día"

Luis Gonzaga León Jiménez, capitán del buque Esperanza del Mar, recuerda su llegada al buque, cómo se organiza el trabajo a bordo y cómo se toman las decisiones cuando un pesquero necesita asistencia. Habla con cariño de una profesión en la que el trabajo y la convivencia están estrechamente unidos, y de la satisfacción de ayudar a otros marinos con los que comparte una misma forma de vida.

¿Cómo llegó al Esperanza del Mar?

Comencé a trabajar a bordo del Esperanza del Mar en marzo de 2008, tras acceder mediante una oferta pública de empleo. Desde entonces, he trabajado de manera ininterrumpida en el Instituto Social de la Marina, donde además he tenido la oportunidad de ejercer el mando de sus dos buques hospital, el Esperanza del Mar y el Juan de la Cosa. Nunca imaginé que aquel buque con una gran cruz roja pintada en el costado, el antiguo Esperanza del Mar, que veía de niño con frecuencia frente al puerto de Arguineguín, acabaría formando gran parte de mi vida profesional.

¿Qué ha cambiado y qué permanece de aquella misión?

A lo largo de estos años, la actividad ha experimentado una enorme evolución. La vida a bordo de los buques pesqueros de hace cuarenta años y la actual son difícilmente comparables en todos los aspectos, tanto en lo relacionado con la salud de los tripulantes embarcados como en la demanda de asistencias técnicas.

La mejora en la formación de las tripulaciones, los reconocimientos médicos, las condiciones higiénico-sanitarias a bordo, los botiquines y los medios disponibles a bordo se reflejan claramente en el volumen y la naturaleza de las asistencias que se prestan. No obstante, puedo garantizar que mantenemos el mismo espíritu de servicio y compromiso que ha caracterizado esta labor desde 1982. Un

legado que los profesionales más veteranos han sabido transmitir a las nuevas generaciones, asegurando la continuidad de unos valores que siguen siendo nuestra principal seña de identidad.

¿Dónde están operando actualmente y a qué flotas atienden?

Aunque la actividad de los buques hospital españoles estuvo históricamente muy vinculada a los caladeros africanos, donde operaron tanto el antiguo Esperanza del Mar como este buque en sus primeros años, hoy nuestra principal zona de actuación se encuentra en los caladeros del Gran Sol y al oeste de Irlanda. Además, prestamos servicio en una amplia área que comprende las aguas de las Azores, Finisterre, el mar Cantábrico, la plataforma francesa y todo el golfo de Vizcaya.

Prestamos asistencia a una amplia variedad de flotas, entre las que destacan la de palangre y arrastre, así como las dedicadas a las campañas del bonito y, cuando las circunstancias lo requieren, de la anchoa y el verdel.

Nuestro objetivo es ubicarnos donde podamos atender prioritariamente a las flotas con mayor concentración de buques, teniendo en cuenta factores como la distancia a la costa, el volumen de asistencias demandadas y la experiencia acumulada en cada zona de operación. Para ello, nos apoyamos en las tecnologías actuales y, especialmente, en la estrecha relación y comunicación directa que mantenemos con los patrones y armadores de la flota pesquera.



Luis Gonzaga ha capitaneado los dos buques hospital del ISM.

¿Cómo es la vida a bordo?

Las funciones a bordo se desarrollan de forma similar a las de cualquier buque convencional, estructurándose en los departamentos de Puente y Cubierta, Máquinas y Fonda, a los que se suma el Departamento Hospital, elemento diferenciador de este buque y responsable de desarrollar la misión esencial: la asistencia sanitaria. Sin embargo, la realidad es que la coordinación y el trabajo conjunto entre todos ellos constituyen uno de los factores más importantes para el funcionamiento del buque.

> El Esperanza del Mar navega en las zonas que albergan mayor concentración de buques pesqueros

Además, siempre que las circunstancias operativas lo permiten, compartimos actividades como la práctica deportiva, los juegos de mesa, el cine, el seguimiento de eventos deportivos, es-

pecialmente el fútbol, y las largas conversaciones de sobremesa. Lo más difícil de los periodos de embarque es la distancia con la familia y los amigos, aunque esta situación se ha visto mitigada en gran medida gracias a las nuevas tecnologías y a las mejoras en las comunicaciones.

¿Qué ocurre en los primeros minutos de una solicitud de asistencia?

Lo más importante es mantener la calma y garantizar un intercambio de información claro y preciso. Una vez confirmada la demanda de asistencia médica, la comunicación se transfiere al médico de a bordo para que valore la gravedad y urgencia del caso mediante la denominada consulta radiomédica. A partir de esa evaluación, el médico y el capitán analizan conjuntamente el caso y determinan la respuesta más adecuada, como la necesidad de que el médico se desplace al pesquero, la conveniencia de realizar ambulatoria inicial a bordo del pesquero, el grado de movilidad del paciente para valorar el uso de camilla o, en los casos más

Ante una petición de asistencia médica lo más importante es mantener la calma



graves, la necesidad de una evacuación a puerto o por vía aérea. La prioridad es siempre desplazar al paciente al buque asistencial para realizar las pruebas complementarias de diagnóstico y ofrecerle los mejores cuidados.

¿Qué episodio reciente refleja la complejidad de esas decisiones?

El pasado mes de agosto, durante la campaña del bonito del norte y mientras acompañábamos a la flota por aguas del golfo de Vizcaya evacuando a puerto a un tripulante accidentado, recibimos una solicitud de asistencia médica de otro pesquero por un accidente con un anzuelo. Dada la relativa proximidad del buque, los médicos valoraron que era posible atender esta urgencia sin comprometer la evacuación que ya teníamos en curso.

Una vez resuelta esta asistencia, continuamos nuestra derrota hacia puerto con el paciente. Sin embargo, cuando nos encontrábamos prácticamente a mitad de camino entre el principal grupo de boniteros y el puerto de destino, recibimos una nueva demanda de asistencia médica urgente procedente de otro pesquero. En esta ocasión, se trataba de un accidente con un anzuelo que afectaba un ojo, cuya atención nos habría obligado a retroceder nuevamente y a demorar la evacuación que ya estábamos realizando.

Ante esta situación, y teniendo en cuenta nuestra posición y la necesidad de completar la evacuación ya iniciada, se decidió transferir la atención de este nuevo caso al buque asistencial Juan de la Cosa, que regresaba a medio camino de una evacuación. Finalmente, el Juan de la Cosa, tuvo que resolver el caso mediante una evacuación aérea con helicóptero dada la gravedad y la urgencia del caso.

> Para el capitán del Esperanza del Mar es muy satisfactorio sentir el agradecimiento de los pacientes atendidos a bordo

Este episodio refleja claramente la complejidad de las decisiones a las que se enfrentan los médicos de un buque hospital. En muchas ocasiones, se deben valorar simultáneamente varias emergencias, los recursos disponibles, tomando decisiones que pueden resultar críticas para la salud e incluso la vida de las personas afectadas.

¿Cómo se procede ante una situación crítica?

En situaciones especialmente críticas, valoramos las evacuaciones aéreas siempre que el pesquero se encuentre dentro del radio de acción de los medios de rescate disponibles.

A veces se producen situaciones especialmente complejas, como sucedió el pasado verano, cuando el paciente grave era el propio patrón del pesquero. Este consideraba que no podía abandonar el barco porque no quedaba nadie a bordo capacitado para hacerse cargo, lo que añadía una dificultad adicional a la decisión de evacuarlo a tierra estando su vida en peligro.

¿Cuáles son los retos de futuro?

Uno de los principales retos de futuro es continuar transmitiendo a las nuevas generaciones la cultura de trabajo, el conocimiento y los valores que los tripulantes más veteranos han ido adquiriendo a lo largo de los años de servicio con el objetivo de seguir trabajando como se ha hecho hasta ahora, gracias al compromiso, la profesionalidad y la vocación de servicio de sus tripulantes.

¿Qué recompensa les deja este trabajo?

La satisfacción que produce el agradecimiento de los marinos atendidos a bordo es difícil de describir. Aunque se trata de una labor que forma parte de nuestro trabajo diario, el hecho de poder ayudar a otro compañero de profesión, con el que compartimos una misma forma de vida, aporta un valor especial. Es, sin duda, una de las mayores recompensas que recibimos por el trabajo que realizamos.

IV CONCURSO DE FOTOGRAFÍA

Ganador y finalistas

MIGUEL SÁNCHEZ

El pasado 16 de octubre se falló el IV concurso fotográfico del ISM. Os presentamos las fotos seleccionadas que servirán para ilustrar el calendario de la Entidad en 2027. El lema elegido fue "Localidades vinculadas a la economía azul" con el que queríamos reflejar las actividades que generan empleo y prosperidad en nuestro litoral.

Sin vuestra participación este proyecto no sería posible. No ha sido fácil la selección. Este año, habéis sido 52 los fotógrafos que habéis participado, enviándonos 143 trabajos y batiendo los récords de ediciones anteriores. Muchas gracias a todos por participar.

Ganador



Jose Antonio Gil García es el ganador del IV concurso fotográfico del ISM con "Reflejos matinales", imagen captada en el puerto de la atunara de la localidad gaditana de la Línea de la Concepción. Nos gustó la luz ambiental, los colores de las casas y su reflejo multicolor en el agua del mar. Enhorabuena.



Esta imagen de O Barqueiro será la portada de nuestro calendario. Su autor, **Manuel Alejo Fernández**, la tituló "Entorno marino". Nos ha seducido la calma y tranquilidad que transmite este rincón de Galicia cuyo nombre se debe a la actividad de los barqueros que trasladaban a los vecinos de un lugar a otro de la ría de la desembocadura del río Sor.



Rosa Vigara refleja en "Ribeira" las barcas amarradas en uno de los puertos de bajura más importantes de Galicia y también de Europa donde se desestiban cada día túnidos destinados a las empresas conserveras de esta localidad.

Junto al puente de la Constitución (Cádiz) está el puerto deportivo que **Antonio Gallo** capta en "Amanecer en la bahía". Primera línea para disfrutar de la obra de ingeniería.





Con el trabajo "Gigantes de la mar", la fotógrafa **Aitana González** capta la imagen de los grandes colosos que navegan por la Bahía de Cádiz para atracar en el dique norte del puerto de Algeciras. Pueden ser entre siete y 20 barcos cada día.

Mireia Cufi nos envía la fotografía "De las primeras de España" tomada en Roses (Gerona). La Cofradía de Pescadores local impulsa la acuicultura diversificando la actividad hacia la economía azul con cultivos de mejillón, proyectos innovadores y visitas turísticas para ver las jaulas en el mar.





La pesca genera una intensa actividad comercial. **Laura Gómez** envió desde Santa Pola (Alicante) esta fotografía de la subasta de pescado en la lonja del puerto local a la que tituló "Esa caja de pescado es para mí".

José Heredia envió desde Llanes (Asturias) la fotografía "Procesión marinera de santa Ana", festividad de gran tradición e interés turístico en la villa donde cada 26 de julio la imagen de la santa recorre las calles y el puerto en un pesquero.





"A la par" es la fotografía que **Soledad Cabral** tomó en Pasaia (Gipuzkoa), localidad estrechamente vinculada a la pesca, la construcción naval y la navegación. Con menos actividad que en el pasado su lonja sigue siendo hoy referente nacional en ventas.

La economía mundial no se entiende sin el tráfico marítimo de mercancías. El comercio internacional se acumula en contenedores en puertos como el de Algeciras. **Daniel Gil** captó esta imagen en la Ttia Terminals que titula "Ciudad de acero".





Aunque la llegada de los sistemas de refrigeración obligó a cerrar muchas de nuestras salinas, la sal ha sido fundamental para el desarrollo de muchas localidades costeras. **Mª Concepción Fernández** nos envió esta fotografía de Fuencaliente, en la isla de La Palma, a la que tituló "Semillas de sal".



"Puerto de Bouzas" es la imagen con la que **Alvaro Rodríguez** nos lleva al barrio más alternativo de Vigo donde se mezclan la tradición de los viejos pescadores y manifestaciones artísticas. Sus calles alternan típicas casas marineras con patín (escaleras exteriores de piedra) y rincones de origen medieval.



Germán José Yanes firma "Hierro, sal y atardecer", fotografía del puerto de Tapia de Casariego, en la costa occidental asturiana. La localidad es famosa por su larga tradición marinera, ser cuna del surf en el norte de España y haber albergado un importante yacimiento minero de oro en la antiguedad. Tonos y materiales parecen llevarnos a ese pasado histórico.



José Iranzo Granel nos envía "La espera azul", fotografía que tomó en el puerto de Tarifa (Cádiz) donde la flota, vestida de azul, espera pacientemente la hora para salir a faenar la gran variedad de especies que hay en el Estrecho de Gibraltar debido a las fuertes corrientes y vientos que azotan esta zona de Andalucía.

Basilio Otero

PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE COFRADÍAS DE PESCADORES

"La pesca es y será una actividad rentable y viable"

Con las negociaciones de Tac y cuotas para 2027 en la Comisión europea a la vuelta de la esquina, el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Basilio Otero, comenta en la revista MAR lo que espera de la actuación del Gobierno y cuáles son las preocupaciones más relevantes para el sector en estos momentos.

ANA DÍAZ

Tenemos diciembre ya encima. ¿Lo teme?

Es el MES, con mayúsculas, en el que se decide nuestro futuro a corto plazo. Algo que no tiene mucho sentido porque deberíamos tener más cuotas de pesca con marcos plurianuales.

¿Qué espera de las negociaciones que el Gobierno va a mantener en Bruselas?

Esperamos que nuestro ministro ponga toda la carne en el asador, ya que es vital tener seguridad jurídica para que nuestra gente pueda planificarse. No podemos estar esperando a que 15 días antes de terminar el año nos digan qué es lo que podemos pescar y cuánto podemos capturar.

¿Considera que se ha escuchado suficientemente al sector y que el Gobierno va con las mejores propuestas para ustedes?

El sector siempre pide más diálogo. Es necesario estar en permanente escucha ante las adversidades que se nos plantean. Más, si cabe, cuando estas no son meteorológicas y son todas. La escucha debe ser continua, el sector cambia y el medio ambiente más todavía. Deberíamos tener normas vivas que fuesen capaces de adaptarse a los distintos momentos de forma ágil. Entonces nos sentiríamos suficientemente escuchados.

¿La flota mediterránea es por la que más hay que pelear?

En cada zona siempre hay algo por lo que luchar, pero en este momento es sin duda la que más atención merece. Aunque, mejor dicho, quien merece atención es la Comisión Europea, la DG Mare,





Celebrando en Burela el centenario de la cofradía de pescadores local.

que es quien debe ver al mar y a los pescadores como amigos a los que hay que cuidar y no ahogar.

Los pescadores aseguran que por la gamba roja se paraliza la actividad pese a que a las lonjas llega pescado en cantidad

La gamba roja está más abundante que nunca. Reflejo de ello es que se termina la cuota y no los días para pescarla. Este es el mejor síntoma de su abundancia.

¿Cómo vive el sector el cambio climático?

Lo sobrellevamos. Nos amoldamos a las circunstancias de pescar nuevas especies y en nuevos fondos. El sector siempre ha convivido con el medio ambiente adaptándose a lo que hay en cada momento.

Hay especies que tienen que recuperarse como el jurel o la quisquilla ¿Se están tomando las medidas adecuadas para recuperar el stock?

Las especies siempre se pescan mediante recomendaciones científicas basadas en los mejores datos, por lo que no debemos preocuparnos ya que estas decisiones han demostrado un rendimiento óptimo, alcanzándose el máximo rendimiento sostenible en muchas de ellas, incluso, el pleno en alguna cuenca oceánica.

"No podemos esperar a que 15 días antes de fin de año nos digan qué y cuánto podemos pescar".
Basilio Otero,
presidente de la FNCP



La guerra en Ormuz y las subidas del precio del combustible están ahogando al sector. ¿Considera suficientes las ayudas que reciben?

Ni de lejos son ayudas suficientes, ni están bien diseñadas. En el afán de descargar al sector de papeleo se han diseñado ayudas que han dejado muchas desigualdades en la flota. Lo oportuno es que la ayuda se destine al consumo real de combustible y no al consumo por encuestas. Por otro lado, con el gasoil a 1,30€ de media, los 20 céntimos son una exigua ayuda. Si tenemos en cuenta que la rentabilidad pasa por 0,70 céntimos como precio más alto, estamos muy lejos de ser rentables en estos momentos.

Con este panorama ¿es la pesca una actividad viable?

La pesca es y será una actividad rentable y viable. Lo que se debe hacer es tener menos burocracia, escuchar al sector y todo nos irá mejor. Hay que tener en cuenta que los pescadores somos los más interesados en tener un medio ambiente fuerte porque de ello vivimos nosotros y nuestras familias.

Otro de los temas que preocupa es el Marco Financiero Plurianual. ¿Cree que la Comisión mantendrá un fondo para la pesca con recursos suficientes?

Esperemos que así sea por el bien del sector y de toda la franja de litoral español. Hay que recordar que con los fondos actuales no solo se han hecho infraestructuras pesqueras. También se han llevado a cabo muchas otras acciones vinculadas a la economía azul, aunque no estén directamente vinculadas a la pesca.

La ciencia da buenas noticias. ¿Qué le parecen los resultados del proyecto ISPAMER?

La Comisión europea es cabezota, muy cabezota. Ha demostrado

que, cuando se le pone algo entre ceja y ceja, no hace caso ni a los informes científicos o legisla sin tenerlos realizados.

Hay que dar gracias a los científicos, con los que trabajamos mano a mano. Esperemos que los resultados de este proyecto obliguen a Bruselas a dar un cambio de timón y modifique el Reglamento 2022/1614 que tanto nos está perjudicando.



Mostrando al ministro cómo se comunicaban las familias y los pescadores.

La pesca se enfrenta al problema del relevo generacional. ¿Qué es necesario para atraer jóvenes al mar?

Es necesario cambiar algunas cosas. Algunas comunidades autónomas han adaptado su normativa para atraer a gente al mar, haciendo que la capacitación por experiencia sea posible. Lo que necesitamos es que, aunque las competencias en educación están transferidas a las autonomías, que haya un guión común por el que poder aprender. Se lo he pedido al ministro Planas en varias ocasiones.

¿Qué es lo que más enfada a los pescadores?

Lo que enfada al sector es no poder pescar, que las normas vengan y se endurezcan más y más, que para poder salir al mar tengas que hacer un curso de administrativo porque el papeleo es más abultado que el cebo que necesitas, que las reivindicaciones se cuelen como se cuelan los pezqueñines en nuestras mallas, que la Comisión europea desconfíe más de nosotros que de un nido de serpientes. Solo somos unos simples pescadores y están haciendo de nuestra profesión la más odiada por la gente que toda la vida ha vivido de la profesión más bonita del mundo, la suya, la de ser pescador.

> Los pescadores son los más interesados en cuidar el medio porque ellos y sus familias viven del mar

Bruselas habla mucho de seguridad alimentaria ¿pero hace lo suficiente para que esa seguridad alimentaria se de en los productos del mar?

El último informe dice que entre la pesca y la acuicultura europeas solo somos capaces de suministrar el 20% de lo que consumimos. La soberanía alimentaria la perdimos hace tiempo. Perdón, la seguridad alimentaria no, los controles europeos entiendo que son tan exigentes en este campo para los productos de fuera como para los propios.

El ISM cambia de dirección. ¿Cómo le gustaría que fuera esta nueva etapa?

Me gustaría que hubiera continuación. No entiendo lo que se ha hecho. Aun así, insisto, en que me gustaría que continuase la etapa. Supongo que he sido muy gallego en mi respuesta.

Imagine un mundo ideal. ¿Cómo sería en él la pesca?

Es mucho más fácil de imaginar de lo que creemos. El mundo ideal sería aquel en el que los pescadores pudieran pescar las especies más abundantes en cada época del año y los consumidores comieran lo que nosotros les llevamos cada día de nuestros mares. Así, no habría problemas de tripulaciones: los marineros y marineras ganarían el sustento de una forma fácil y los agobios serían otros, no burocráticos. Yo he tenido la suerte de vivir ese mundo, hace muuuuuuchos años. De hecho, tantos que fue algo que sucedió en el siglo pasado.

GALP órganos locales para la economía azul

Los Grupos de Acción Local del Sector Pesquero (GALP) se han convertido en una pieza esencial para transformar las necesidades de las comunidades costeras en proyectos concretos. Desde el relevo generacional hasta la sostenibilidad o la diversificación, estos grupos incorporan al desarrollo pesquero la óptica y las necesidades del lugar.



M MIGUEL SÁNCHEZ

Generar valor añadido, diversificar la economía, atraer mano de obra o conservar oficios tradicionales son necesidades clave para las poblaciones costeras. Ante estos desafíos, los Grupos de Acción Local del Sector Pesquero (GALP) dinamizan estrategias de desarrollo y seleccionan proyectos capaces de involucrar a las comunidades pesqueras en la construcción de su futuro.

Su principal instrumento son las Estrategias de Desarrollo Local Participativo, concebidas desde la base social para responder a las características, necesidades y oportunidades de cada zona gracias al conocimiento que pescadores, cofradías, empresas, asociaciones, administraciones locales y otros agentes poseen de su propio entorno.

En España, este modelo inició su trayectoria al amparo del Fondo Europeo de Pesca 2007-2013, se consolidó durante el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca 2014-2020 y continúa bajo el actual Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA) 2021-2027. En este momento, operan 44 GALP junto a 11 organismos intermedios de gestión repartidos por todas las regiones del litoral español.

DINAMIZAR LO LOCAL, APOSTAR POR LA INNOVACIÓN

Aunque los GALP desempeñan un papel fundamental en la gestión de fondos públicos, reducir su función a esta tarea dejaría fuera de foco buena parte de su trabajo. Detectar oportunidades, favorecer la cooperación y acompañar iniciativas basadas en el desarrollo económico y social son funciones inherentes a estos grupos, estrechamente vinculados a las comunidades en las que actúan.

Entre las áreas abordadas por estos grupos locales destacan la transformación y comercialización de productos pesqueros, el emprendimiento de nuevas actividades, la sostenibilidad o el relevo generacional. Siempre desde una base participativa, capaz de poner las estrategias y los recursos disponibles al servicio de las oportunidades y necesidades del lugar.

Un ejemplo es AbruMar, en Muxía. Impulsado por el percebeiro Santiago Pérez, este proyecto ligado al Grupo de Acción Local do Sector Pesqueiro da Costa da Morte nació para comercializar productos vinculados a la pesca artesanal. A ello suma experiencias relacionadas con la cultura marinera y el entorno, idóneas para abrir oportunidades turísticas en torno al producto local y contribuir al mantenimiento de los oficios tradicionales.

MANTENER LOS OFICIOS Y ABRIR OPORTUNIDADES

La necesaria incorporación de nuevas tecnologías no está reñida con la conservación de los saberes tradicionales, parte esencial de la diversificación y la sostenibilidad que persiguen muchos de los proyectos respaldados por los GALP.

En Euskadi, diversas iniciativas apuestan por garantizar el relevo en el oficio de redera, favoreciendo que una nueva generación de profesionales se incorpore a las tareas de confección, reparación y mantenimiento de redes y aparejos.

Estos proyectos ejemplifican la capacidad de los GALP para unir tradición y modernidad mediante actuaciones diseñadas con la participación de quienes integran las comunidades locales. Así, mientras determinados oficios encuentran vías para garantizar su continuidad, las generaciones más jóvenes disponen de nuevas oportunidades para vincular su futuro laboral a zonas que, en muchos casos, afrontan problemas de envejecimiento y despoblación.

DEL RESIDUO AL RECURSO

El desarrollo pesquero debe ser sostenible. En este ámbito, los

Los GALP permiten que las propias comunidades pesqueras participen en la definición de sus prioridades y en la puesta en marcha de proyectos adaptados a cada territorio

GALP cuentan con la ventaja de impulsar proyectos y establecer sinergias entre agentes que conocen de primera mano el medio y sus necesidades.

El proyecto MARZERO, en el ámbito del Golfo Ártabro, plantea mejorar la recogida, clasificación y tratamiento de residuos vinculados al sector pesquero, especialmente plásticos y otros materiales susceptibles de recuperación. Se trata de un enfoque cada vez más presente en la economía azul: avanzar desde una lógica basada en el residuo y la depredación hacia otra que apueste por el aprovechamiento de los materiales y la economía circular.

Este proceso contribuye a proteger el entorno del que depende la propia actividad pesquera. Además, puede generar oportunidades laborales vinculadas a la recuperación y el reciclaje de materiales, ampliando el abanico de actividades económicas relacionadas con el sector.

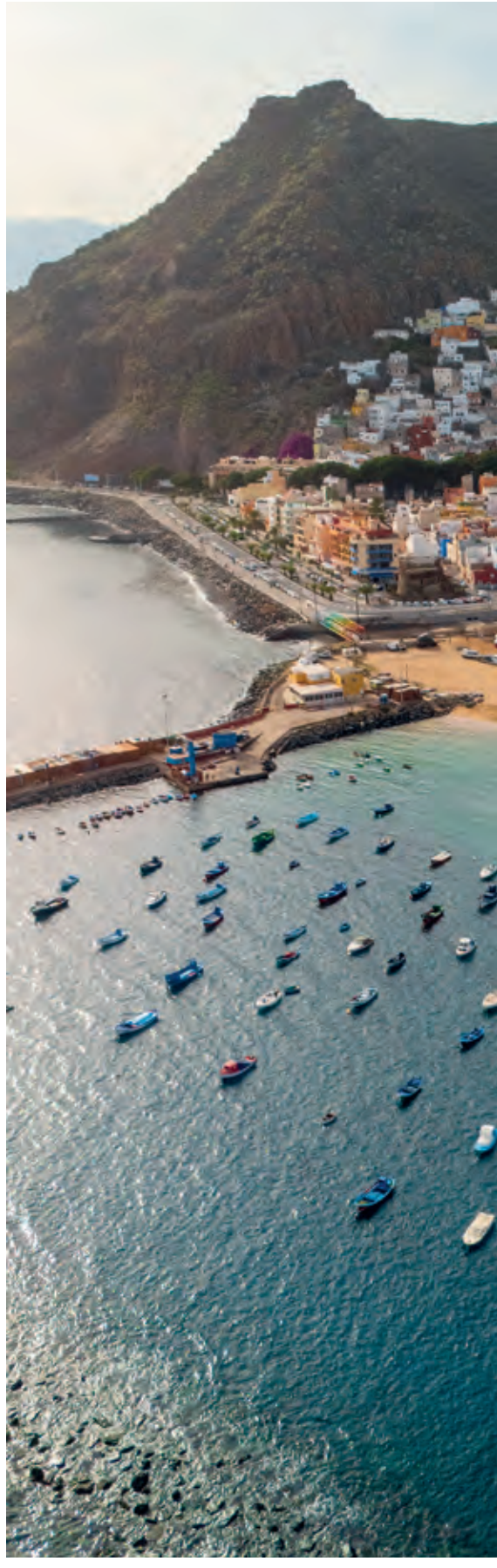
DIVERSIFICAR SIN ALEJARSE DEL MAR

Una de las principales funciones de los GALP es ayudar a que las comunidades pesqueras amplíen sus fuentes de renta. A la pesca se suman nuevas formas de obtener valor de las capturas, los oficios, el patrimonio y los conocimientos acumulados durante generaciones.

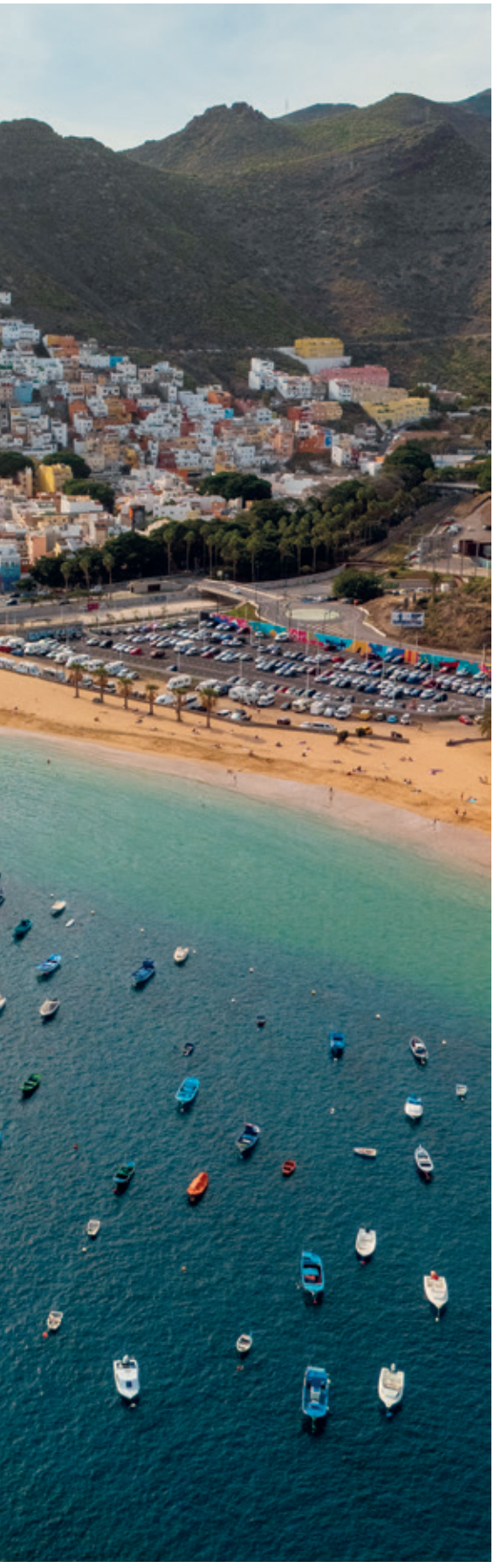
El Camino Gastronómico del Mar, impulsado en A Mariña-Ortegal, entre Lugo y A Coruña, muestra una de esas posibilidades. El proyecto conecta ocho etapas con patrimonio marítimo, cultura marinera y gastronomía elaborada a partir de productos procedentes de la pesca y el marisqueo de proximidad. El objetivo es atraer un turismo menos estacional, creíble para una hostelería enraizada en fijar población al territorio.

En Mogán, Gran Canaria, la Cofradía de Pescadores desarrolla una sala de transformación destinada a filetear y envasar artesanalmente las capturas de atún. La iniciativa busca mejorar la presentación del producto, ampliar sus posibilidades de comercialización y conseguir que una mayor parte de la riqueza generada permanezca en la zona.

Son solo dos ejemplos que permiten entrever la variedad de proyectos respaldados por los GALP. Turismo marinero, transformación de las capturas, gastronomía, patrimonio o nuevos servicios pueden convertirse en actividades



El desarrollo pesquero no termina en el muelle. También debe generar valor, mantener oficios, crear empleo, proteger el medio marino y abrir nuevas oportunidades alrededor de la pesca



Estrategias de desarrollo local participativo

Las estrategias de desarrollo local participativo (EDLP) son planes integrales diseñados para impulsar el crecimiento económico, social y sostenible de un territorio aprovechando sus propios recursos. Los GALP se encargan de implementarlas en las zonas costeras y litorales teniendo en cuenta:

- **Análisis DAFO territorial:** Diagnóstico inicial para identificar Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades con la participación activa de los actores locales.
- **Valor de origen y cadenas de valor:** Impulso a la identidad productiva local, fomentando encadenamientos productivos (desde la materia prima hasta la comercialización) para retener mayor valor económico en la zona.
- **Formalización y empleo:** Programas para integrar la economía informal, mejorar competencias laborales y potenciar el papel de los Agentes de Empleo y Desarrollo.
- **Alianzas público-privadas:** Cooperación entre el gobierno municipal y el sector privado para desarrollar infraestructuras de proximidad y atraer inversión sostenible.

complementarias siempre que mantengan su conexión con la identidad y los recursos de las comunidades pesqueras.

EL RETO DE CONSOLIDAR EL MODELO

Durante el FEMP 2014-2020, los 41 GALP existentes entonces aprobaron 2.603 proyectos, de los cuales 2.454 habían finalizado en noviembre de 2024, según la evaluación temática del propio programa. En el periodo FEMPA 2021-2027, la red española ha crecido hasta los 44 grupos, acompañados por 11 organismos intermedios de gestión.

Este crecimiento, sin embargo, no elimina algunos de los problemas que los propios grupos vienen señalando. En los encuentros de la Red Española de Grupos de Pesca se ha reclamado una mayor simplificación administrativa, más liquidez para los GALP, una mejor coordinación entre administraciones y mayor capacidad para comunicar los resultados de los proyectos.

A ello se suma una cuestión de mayor alcance. El actual FEMPA concluye en 2027 y la configuración del siguiente marco financiero europeo abre interrogantes sobre cómo se articulará el Desarrollo Local Participativo pesquero en la etapa posterior. El Ministerio ha defendido públicamente que esta política debe contar con financiación suficiente y mantener un enfoque específico para las comunidades costeras.

Después de casi dos décadas de experiencia, el modelo afronta una etapa decisiva en la que habrá de subrayar su papel como instrumento de coordinación entre las políticas europeas y las necesidades específicas de cada territorio.



EUSKADI URDINA

La apuesta vasca por el crecimiento azul

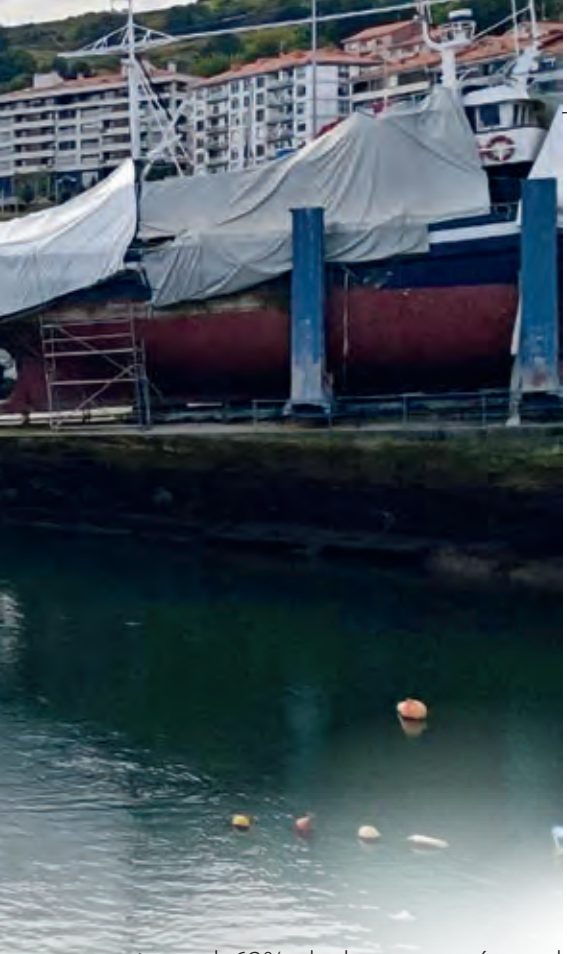
El gobierno vasco ha diseñado seis líneas de actuación, 17 ámbitos de trabajo y 40 iniciativas relacionadas con la pesca, los puertos, la innovación, el empleo y la gestión del litoral. Euskadi Urdina combina programas existentes y nuevas herramientas que conectan las actividades marítimas.

MIGUEL SÁNCHEZ

El mar forma parte de la historia económica y social de Euskadi, pero las actividades vinculadas al mismo atraviesan una profunda transformación. La pesca afronta dificultades para garantizar el relevo generacional y la digitalización y la transición energética exigen nuevos perfiles profesionales mientras que sectores como la biotecnología, la robótica submarina o la acuicultura abren nuevas oportunidades.

En este contexto, el gobierno vasco ha diseñado el programa Euskadi Urdina: una estrategia que integra seis líneas de actuación, 17 ámbitos de trabajo y 40 iniciativas para ordenar bajo un mismo prisma las políticas relacionadas con la pesca, el emprendimiento, los puertos y el litoral.

El diagnóstico elaborado para Euskadi Urdina estima que la economía azul generó en 2024 en la región 2.821 millones de euros de valor añadido bruto (VAB), el 3,3% del VAB vasco, y contabilizó más de 37.000 empleos equivalentes a tiempo completo, el 3,2% del empleo. El transporte marítimo, la construcción y reparación naval y las actividades portuarias concen-



tran el 62% de la economía azul vasca, mientras que los recursos marinos vivos y el turismo costero son sus principales componentes.

Estas cifras configuran el punto de partida de Euskadi Urdina. No se trata de crear una nueva economía vinculada al mar, sino de impulsar la transformación de una actividad que ya genera miles de millones de euros y decenas de miles de puestos de trabajo.

BUSCANDO EMPRENDEDORES

La incorporación de jóvenes es uno de los principales ejes de la estrategia. Euskadi cuenta con iniciativas formativas como Itsasoratu que permite a los estudiantes de formación náutico-pesquera realizar prácticas en los barcos. Con Euskadi Urdina, el gobierno vasco quiere avanzar y plantea el relevo generacional como algo que va más allá de la mera formación de futuros profesionales, considerando que la continuidad de la actividad depende también de que quienes llegan al sector puedan acceder a un barco, a su financiación y a sostener un proyecto profesional propio.

Entre las medidas previstas figuran una oficina para facilitar la transmisión de activos pesqueros, un catálogo de embarcaciones y licencias en situación de relevo, un banco de cuotas y nuevos instrumentos financieros para jóvenes armadores y tripulantes. Estas actuaciones complementan las ayudas del FEMPA destinadas a la primera adquisición total o parcial de un buque por jóvenes pescadores que cumplan los requisitos establecidos.

La creación de la red Blue Impact Hubs es otro de los ejes esenciales de la estrategia azul de Euskadi para conectar empresas, startups, universidades, centros tecnológicos, administraciones y agentes tradicionales del sector marítimo. La iniciativa parte de una base de investigación e innovación vinculada al mar.

En 2024, la inversión en I+D asociada a la economía azul alcanzó 29,1M€ en Euskadi. En el período 2021-2024, el diagnóstico contabilizó 102M€, con materiales y procesos, la IA y el big data como los ámbitos tecnológicos que concentran mayor parte del gasto. El objetivo es convertir el conocimiento científico y tecnológico en actividad económica.

> La economía azul generó en Euskadi 2.821 millones de euros de VAB y más de 37.000 empleos en 2024

La transformación marítima en la que piensa Euskadi también se percibe en los puertos. Muchos espacios de tradición pesquera acogen hoy múltiples actividades. Por ello, el programa incorpora casi 27M€ para inversiones portuarias como la consolidación del dique de abrigo de Mutriku, el refuerzo del puerto de Ondarroa, reparaciones en los muelles pesqueros de Getaria y Orio, actuaciones en Elantxobe y la rehabilitación del muelle central de San Sebastián.

DE LAS INICIATIVAS A LOS RESULTADOS

Euskadi Urdina parte de una idea sencilla: el futuro marítimo vasco no puede abordarse con políticas separadas. El relevo de un pescador depende de la formación, pero también del acceso a un buque y de la viabilidad de su actividad; la modernización de la flota afecta al consumo energético, la seguridad y las condiciones de trabajo; y un puerto puede mantener su actividad pesquera mientras incorpora empresas, actividades náuticas y nuevos usos ciudadanos. La estrategia trata de conectar todas las piezas articulándolas en una economía azul cuyo desarrollo permitirá comprobar si esa coordinación consigue transformar una base económica ya existente en nuevas oportunidades futuras.

Leandro Azcue

Viceconsejero de Pesca, Puertos y Litoral de Euskadi

"Hay que abordar el relevo desde el emprendimiento"

¿En qué cambia Euskadi Urdina las políticas que el gobierno vasco está llevando a cabo?

Hasta ahora, la acción en el litoral se articulaba sectorialmente con instrumentos dispersos. A partir de ahora, pretendemos ordenar la aportación del sector a la economía azul a través de Euskadi Urdina, integrando la acción en un marco único, dotando a la estrategia de una estructura de gobernanza territorial: una red de hubs comarcales (Oarsoaldea, Lea Artibai, Bermeo, Uribe Kosta) que conecta administración, sector pesquero, empresa y conocimiento en cada punto de la costa. El cambio no es solo de contenido, sino de método: pasamos de programas aislados a una red con una secretaría técnica común, coordinada por AZTI.

El relevo generacional es una de las grandes líneas de la estrategia ¿qué impide atraer jóvenes a la pesca vasca?

El principal obstáculo es el acceso a la propiedad del buque, a la licencia y a la financiación inicial. La formación y las condiciones laborales han mejorado, lo que falta es la vía para que un joven bien formado se convierta en armador. El relevo generacional no puede resolverse solo con formación. Euskadi Urdina lo aborda también desde el emprendimiento: un concurso de ideas para atraer startups y nuevos proyectos empresariales a los hubs, con mentorización de los seleccionados.

¿Qué se necesita para que un joven pescador sea armador?

Combinar tres palancas: instrumentos financieros específicos para la adquisición de activos, mecanismos que faciliten la transmisión de licencias y buques dentro del propio sector -evitando su pérdida al jubilarse el titular-y acompañamiento empresarial a los proyectos que surjan de esa transmisión. Las líneas del FEMPA de apoyo a la primera incorporación siguen siendo la base, pero se complementan ahora con el trabajo de los hubs en mentorización y acceso a espacios.

> El principal obstáculo para que los jóvenes trabajen en el mar es el acceso a la propiedad del barco

¿Qué perfiles profesionales necesita la economía azul vasca?

Perfiles híbridos: patrones y tripulantes con competencias digitales básicas -sensórica, trazabilidad electrónica, mantenimiento de sistemas de propulsión alternativos-, y técnicos especializados en biotecnología azul, energía marina y gestión ambiental.

La formación náutico-pesquera tiene que incorporar estos módulos en las aulas, con una actualización de las materias sin diluir la base marinera, ya que los centros de formación son precisamente uno de los agentes que la red de hubs busca para conectar empresas y sector.

¿Cómo se conseguirá esa transferencia de conocimiento?

Mediante tres mecanismos concretos: espacios físicos en cada comarca donde se instala la actividad empresarial nueva, un concurso de ideas para captar startups y proyectos, y mentorización de los seleccionados para acompañar su consolidación. La red conecta en cada hub a la Administración, la entidad comarcal de desarrollo, AZTI y los agentes del territorio -cofradías, autoridad portuaria, centros tecnológicos-, de modo que la innovación no queda en el laboratorio, sino que llegue a la actividad real del puerto.

¿Cómo serán los futuros barcos pesqueros?

En la próxima generación de barcos debe primar la seguridad, la comodidad, el confort y la mejora de las condiciones de trabajo de los pescadores. También, y en la medida en que los avances tecnológicos lo permitan, los nuevos sistemas de propulsión que se dejan entrever. Para ello será necesario que el nuevo fondo europeo de apoyo al sector pesquero extractivo no limite las inversiones subvencionables en función del tamaño o potencia del barco -tal como sucede hoy- sino que, en un sistema de gestión como el actual donde la capacidad de pesca se regula no por el tamaño del barco sino por un sistema de TACs y cuotas de pesca, permita apoyar inversiones destinadas a mejorar las condiciones laborales de los pescadores y la eficiencia energética en cualquier tipo de embarcación.

¿Qué papel desempeñará Euskadi Urdina para preservar la identidad de los puertos?

Muchos de nuestros puertos, antaño casi exclusivamente pesqueros, han evolucionado hacia otros usos, convirtiéndose incluso en un elemento más de la trama urbana. Debemos ser capaces, junto con las administraciones locales y los agentes y usuarios de los mismos, de organizar los nuevos usos de los puertos e integrarlos en la ciudad acondicionando edificios e infraestructuras portuarias existentes y que están en desuso.

> El objetivo es transferir el conocimiento científico y tecnológico a la actividad económica

¿Qué posibilidades abre la capacidad de gestión sobre el litoral que tiene Euskadi?

Tras asumir la competencia de ordenación y gestión del litoral en abril de 2025, hemos encargado un estudio sobre las potencialidades de nuestro litoral -no solo de la costa, sino también de los ríos y rías- para tener una visión global de las posibilidades de desarrollo que dichos espacios pueden proporcionar, respetando siempre la legalidad vigente. Además, podremos planificar y ejecutar mejor las actuaciones sobre el dominio público marítimo-terrestre en nuestra costa, sin depender de trámites estatales para intervenciones que hasta ahora requerían una tramitación más compleja. Esperamos tener acabado el estudio a finales de año y empezar a ordenar y regular en 2027.

¿Qué cambios traerá Euskadi Urdina en los próximos años?

Deberá ayudarnos a tener una flota de pesqueros renovada, eficiente energéticamente, que siga pescando de manera sostenible, manteniendo el equilibrio entre la capacidad pesquera y el buen estado de los recursos pesqueros, pescando más y mejor que ahora, y facilitar una actividad rentable que atraiga a los jóvenes y les permita convertirse en armadores, dueños de sus propios barcos.

Por otra parte, nuestros puertos deberán ser espacios amables e integrados en el día a día de nuestros pueblos costeros, donde sus nuevos usos convivan, de manera ordenada y bien gestionada, con las actividades tradicionales. Y finalmente, la red de *hubs* deberá estar consolidada y ser autosuficiente, con empresas y empleo instalados de forma estable en cada comarca.



Más protección de la Seguridad Social para familias



El Real Decreto-ley 31/2026, de 20 de octubre, introduce nuevas situaciones especiales de incapacidad temporal, amplía la protección por cuidado de familiares con enfermedades graves y facilita el acceso a determinadas pensiones y ayudas. La norma entró en vigor el 21 de octubre y extiende al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar derechos previstos en otros ámbitos laborales.

MIGUEL SÁNCHEZ

El Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto-ley 31/2026, de 20 de octubre, para la mejora de la acción protectora de la Seguridad Social y otras normas sociales. Publicado el 21 de octubre en el BOE, el texto modifica distintos aspectos de la

Ley General de la Seguridad Social y otras normas con el objetivo de adaptar la protección pública a nuevas realidades sanitarias y familiares y corregir algunas disfunciones detectadas en el sistema.

Una de las principales novedades afecta a la incapacidad temporal. La norma crea dos nuevos supuestos especiales: uno, para patologías incapacitantes relacionadas con trastornos menopáusicos debidamente codificados y, otro, para mujeres trabajadoras víctimas de violencia de género cuando las lesiones les impidan desarrollar su actividad laboral. En ambos casos no se exige período mínimo de cotización y la prestación se abona desde el día siguiente a la baja: el 60% de la base reguladora hasta el día 20 y el 75% a partir de entonces.

PAREJAS DE HECHO

La norma también aprueba la prestación por cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave. La cobertura podrá prolongarse más allá de los 26 años si la persona cuidada tiene un grado III de dependencia o una discapacidad reconocida, igual o superior al 65%. Además, ambos progenitores podrán percibir la prestación de forma simultánea o alternativa en los supuestos previstos por la norma. Actualmente existen alrededor de 19.650 procesos en vigor, con una duración media de 666 días, según los datos facilitados por el Gobierno.

Otra novedad relevante afecta a las parejas de hecho. Cuando existan hijos en común, se facilita el acceso a la pensión de viudedad al eliminarse la exigencia de inscripción formal en un registro, siempre que pueda acreditarse la convivencia en los términos establecidos legalmente. La norma abre además un plazo de un año para determinadas personas cuyo cónyuge o pareja hubiera fallecido con anterioridad y que cumplan ahora los requisitos exigidos.

¿Qué cambia para los trabajadores del mar?

El Real Decreto-ley extiende al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar algunas mejoras ya reconocidas en otros regímenes de la Seguridad Social. Entre ellas destaca la ampliación de la prestación por nacimiento y cuidado de menor no contributiva a los supuestos distintos del parto, reforzando la equiparación de derechos de protección social de los profesionales del sector marítimo-pesquero con el resto de trabajadores.

> La norma crea nuevas situaciones de IT, ampliando protección y ayudas a familias y parejas de hecho

CATÁSTROFES

El Real Decreto-ley incorpora asimismo una respuesta estable ante acontecimientos catastróficos. En determinadas emergencias podrá asimilarse la protección a la derivada de accidente de trabajo, con efectos sobre incapacidad temporal, incapacidad permanente y prestaciones por muerte y supervivencia. La medida pretende evitar que en cada catástrofe sea necesario articular desde cero mecanismos extraordinarios de protección.

Entre las medidas dirigidas a las familias también figura la reforma del Fondo de Garantía del Pago de Alimentos. El anticipo máximo pasa de 100 a 300 euros mensuales por beneficiario y se amplía su duración, la cual deja de estar limitada a 18 meses y podrá mantenerse hasta que se extinga la obligación de alimentos, con el límite de los 18 años del beneficiario.

La norma incluye además mejoras en las pensiones y ayudas vinculadas a víctimas del terrorismo, refuerza determinadas prestaciones de orfandad y extiende al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar mejoras ya previstas para otros trabajadores, como es la regulación de la prestación de nacimiento y cuidado de menor. Aunque el Real Decreto-ley entró en vigor el 21 de octubre, determinadas modificaciones tienen calendarios específicos. Algunas producirán efectos desde el 23 de octubre, otras desde diciembre y ciertos cambios desde el 1 de enero de 2027.

Peces: los grandes olvidados del bienestar animal



Los peces están en el centro de un debate que se viene desarrollando en Bruselas. La Comisión Europea mantiene abierto el proceso de revisión de la normativa de bienestar animal y, en este contexto, cobra fuerza una realidad que ha recibido atención insuficiente: la protección de las especies acuícolas sigue menos desarrollada que la de otros animales criados con fines productivos.

Llevamos décadas hablando del bienestar de terneros, cerdos o gallinas. Existen normas específicas sobre su alojamiento, transporte y sacrificio, además de procedimientos consolidados para evaluar su estado. En el caso de los peces, en cambio, todavía no contamos con un marco europeo igualmente detallado y adaptado a las necesidades de las distintas especies.

La ciencia lleva años aportando evidencias sobre su capacidad para experimentar dolor y estrés. Además, el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea reconoce desde 2009 a los animales como seres sintientes. Sin embargo, ese reconocimiento general aún no se ha traducido para los peces en el mismo grado de protección práctica y específica.

Pero, ¿por qué los hemos olvidado? Creo que hay una respuesta sencilla: porque no los vemos. Los

> La ciencia ha demostrado que los peces experimentan dolor y estrés

peces viven bajo el agua, en viveros marinos o en instalaciones en tierra, fuera de la experiencia cotidiana de buena parte de la sociedad. Tampoco expresan el malestar como estamos acostumbrados a reconocerlo en los mamíferos. Durante mucho tiempo, esa distancia facilitó que sus necesidades fueran menos conocidas y, por tanto, menos tenidas en cuenta.

A ello se suma que la acuicultura moderna es un sector más joven que la ganadería terrestre y que el conocimiento sobre el bienestar de cada especie sigue evolucionando. No existe un único «pez» desde el punto de vista biológico: una dorada, una trucha o un rodaballo tienen necesidades y respuestas diferentes. Por eso, cualquier avance debe apoyarse en la ciencia, en la experiencia de quienes trabajan en las instalaciones y en criterios aplicables y medibles en condiciones reales.

BUENAS PRÁCTICAS

En España tenemos la suerte de contar con una experiencia que demuestra que esta colaboración es posible. Desde el Observatorio de Bienestar Animal hemos participado, junto con APROMAR (la Asociación Empresarial de Acuicultura de España), la comunidad científica y las administraciones públicas, en el desarrollo de varias de las guías sobre el bienestar de los peces en la acuicultura española.

Estas guías reúnen principios, buenas prácticas e indicadores para evaluar y mejorar el bienestar a lo largo del ciclo productivo. A un primer volumen general se han sumado otros específicos para especies relevantes en nuestro país: lubina, dorada, trucha arcoíris y rodaballo.

Tan importante como su contenido es la forma en que se han construido: sentando en la misma mesa a quienes producen, investigan, regulan y trabajan desde la protección animal. Cuando los criterios se definen con conocimiento de la realidad de las granjas, el resultado es más riguroso, aplicable y duradero. El bienestar animal puede así consolidarse como una herramienta de mejora continua, vinculada también a la salud de los peces, la capacitación profesional y la calidad de la producción.

España puede aportar esa experiencia al debate europeo. Por eso, desde el Observatorio de Bienestar Animal hemos lanzado una carta abierta dirigida a la comunidad científica, las administraciones públicas, el sector acuícola y las organizaciones de la sociedad civil. Su objetivo es reunir un apoyo amplio para que Europa desarrolle progresivamente un marco más sólido para el bienestar de los peces, basado en la ciencia y operativamente viable.

> No existe un marco europeo detallado sobre bienestar de las especies acuícolas como el que tienen terneros, cerdos o gallinas

La iniciativa cuenta ya con la adhesión de APROMAR, Compassion in World Farming y varios grupos de investigación especializados en fisiología y bienestar de los peces. Esta pluralidad no es un detalle: constituye la esencia de la propuesta.

La carta defiende cuatro ideas: integrar el bienestar de los peces en la evolución de la normativa europea desde una base científica; aprovechar la experiencia acumulada en España; establecer criterios claros, específicos y medibles; y mantener la colaboración entre sector, ciencia, administraciones y sociedad civil.

Los peces han sido durante mucho tiempo los grandes olvidados del bienestar animal. El debate europeo nos ofrece ahora la oportunidad de dejar de tratarlos como una excepción y avanzar sin ignorar la realidad productiva. Quienes trabajan cada día en la acuicultura saben que cuidar a los animales, mejorar los procesos y avanzar hacia una actividad más responsable no son objetivos enfrentados.

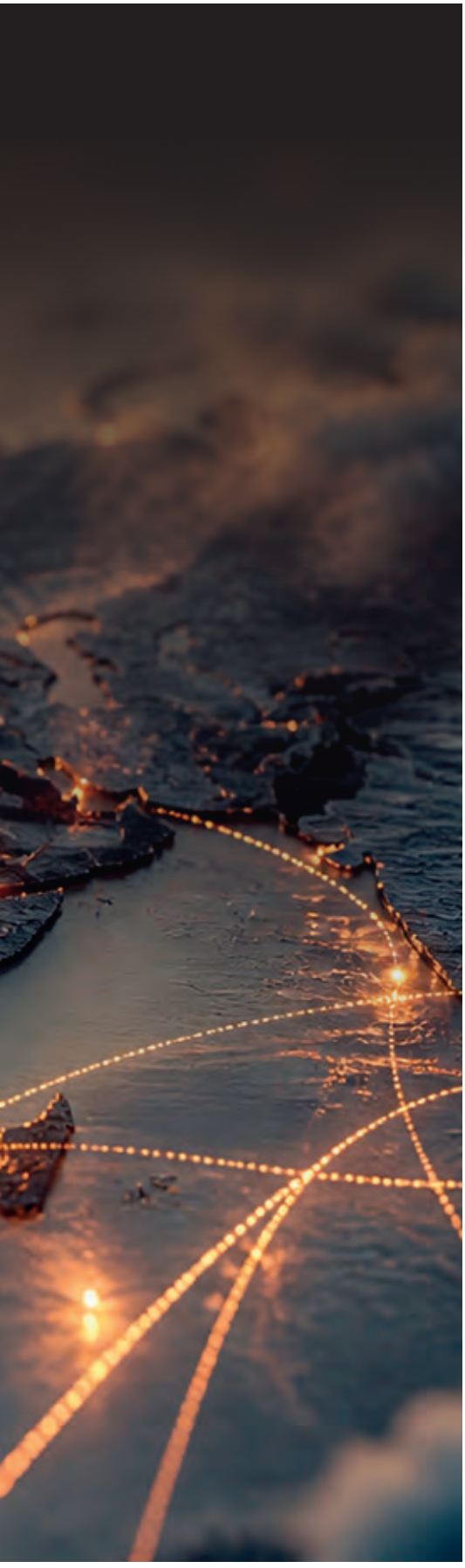
La carta está abierta a la adhesión de cualquier persona o entidad en: mojateporlospeces.org



Jesús del Saz. Especialista en incidencia institucional. Observatorio de Bienestar Animal

La factura marítima de la guerra





Los ataques a buques y las restricciones en las rutas energéticas encarecen el combustible y complican el transporte. La presión alcanza a las flotas pesqueras españolas, que reclaman ayudas ajustadas al consumo real, mientras la Unión Europea vigila un mercado con precios elevados y suministro todavía estable.

PABLO SANTAMARTA

Un pesquero que reposta en un puerto español puede sufrir las consecuencias de una guerra que se desarrolla a miles de kilómetros de su caladero. La conexión pasa por el mercado del petróleo, las refinerías y los buques que transportan los combustibles. Cuando esa cadena se altera, el sobrecoste llega al depósito.

El 16 de septiembre, el secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Arsenio Domínguez, instó a los Estados a que dejaran de atacar a buques mercantes y marinos. Hasta esa fecha, el organismo había verificado 80 ataques en el estrecho de Ormuz y sus alrededores desde el inicio del conflicto en Oriente Medio, el 28 de febrero, con al menos 22 marinos muertos. La advertencia incluía el mar Negro y el mar de Azov, donde la OMI señalaba dificultades para verificar el número de fallecidos, y el mar Rojo, donde confirmó cuatro víctimas mortales en un ataque hutí, el 11 de agosto. Domínguez subrayó que los ataques al transporte marítimo no procedían de un único actor.

El estrecho de Ormuz conecta el golfo Pérsico con el golfo de Omán. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), por este paso circula alrededor de una cuarta parte del petróleo transportado por mar, además de volúmenes relevantes de gas natural licuado y fertilizantes.

En marzo, UNCTAD documentó el desplome del tránsito desde unos 130 buques diarios antes de la crisis hasta cifras de un solo dígito a comienzos de ese mes. A finales de septiembre, el Financial Times recogía datos de Kpler que situaban las exportaciones petrolíferas de los países del Golfo por

Por el estrecho de Ormuz pasa una cuarta parte del petróleo transportado por mar, además de gas natural licuado y fertilizantes

encima del 80% del promedio anterior a la guerra, gracias al uso de rutas y sistemas logísticos alternativos. Ese repunte no había devuelto el precio del crudo a sus niveles previos. Recuperar parte del tráfico petrolero tampoco significa que las refinerías estén funcionando con normalidad o que los productos elaborados lleguen al mercado al mismo ritmo.

CUELLO DE BOTELLA

La Agencia Internacional de la Energía (AIE) describe esa diferencia en su informe de septiembre. La producción mundial de petróleo cayó en agosto en 1,6 millones de barriles diarios respecto al mes anterior. El volumen procesado por las refinerías se situó 4,2 millones de barriles diarios por debajo del de un año antes, con pérdidas repartidas entre Oriente Medio, Rusia y economías importadoras de crudo de Asia.

La presión es especialmente intensa en los productos refinados. A comienzos de septiembre, el diésel y el gasóleo superaron, en Estados Unidos, los 200 dólares por barril: un 94% por encima de los niveles anteriores a la guerra, según la (AIE). Europa y Asia también registran fuertes tensiones.

> La producción mundial de petróleo y su procesado se han reducido, alterando los precios de los combustibles

Tampoco basta con observar el precio del barril de petróleo para entender el precio del combustible que compra una flota. Entre ambos hay capacidad de refinado, disponibilidad del producto adecuado, transporte y distribución. Si escasea el diésel disponible para entrega, su cotización puede seguir tensionada, aunque mejore el flujo de petróleo. La AIE también registra un aumento acusado del coste de los petroleros, asociado al riesgo y a la demanda de buques.

Para una naviera, la crisis puede afectar simultáneamente al combustible y a las condiciones del viaje. Los desvíos alargan recorridos, las esperas inmovilizan capacidad y las primas de seguro por riesgo de guerra disparan costes. UNCTAD ha advertido de la transmisión de estas alteraciones a los precios del transporte y de los alimentos.

PRECIOS Y SUMINISTRO

El 1 de octubre, la Comisión Europea reconoció una crisis mundial de precios de la energía, vinculada a los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo. Su portavoz de Energía, Anna-Kaisa Itkonen, distinguía el problema de asequibilidad de una falta efectiva de suministro: Bruselas no constataba entonces una escasez concreta de diésel o gas en la Unión.

La Dirección General de Energía confirmó el 2 de octubre que el suministro europeo de diésel seguía estable, aunque a precios altos. Tres días antes había señalado que las refinerías europeas trabajaban cerca de su capacidad máxima y que las reservas de emergencia permanecían disponibles. Las exis-



tencias comerciales del centro petrolero de Ámsterdam, Róterdam y Amberes estaban por debajo de su media de cinco años, pero se habían estabilizado en las últimas semanas.

Esta distinción importa para las empresas: poder repostar no garantiza una rentabilidad en las operaciones. El combustible puede estar disponible y absorber una parte creciente de los ingresos.

En España, la agencia de noticias Europa Press informaba el pasado 1 de octubre de medias de 1,934 euros por litro de diésel y 1,939 de gasolina, correspondientes a la semana anterior. Son precios de automoción. Para la pesca, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) publica una referencia específica del gasóleo vendido en postes marítimos, sin impuestos: el informe del 28 de septiembre situaba su media en 1,287 euros por litro, un 3,29% menos que la semana anterior.

Esa bajada semanal del gasóleo pesquero no elimina la presión acumulada. El 30 de septiembre, la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) denunciaba que el coste del combustible se había más que duplicado desde el inicio de la crisis y consideraba insuficiente el mecanismo de apoyo vigente. ARVI reclama vincular las ayudas al combustible efectivamente repostado y aplicarlas en el momento del suministro. También pide revisar el precio de activación de 0,70 euros por litro y tomar como referencia la media de 2025, que cifraba en 0,555 euros. El debate afecta tanto a la cuantía como al momento en el que el dinero llega al armador.

> Las ayudas alivian parte del impacto, pero el conflicto mantiene a las empresas expuestas a cambios rápidos



AYUDAS DEL GOBIERNO

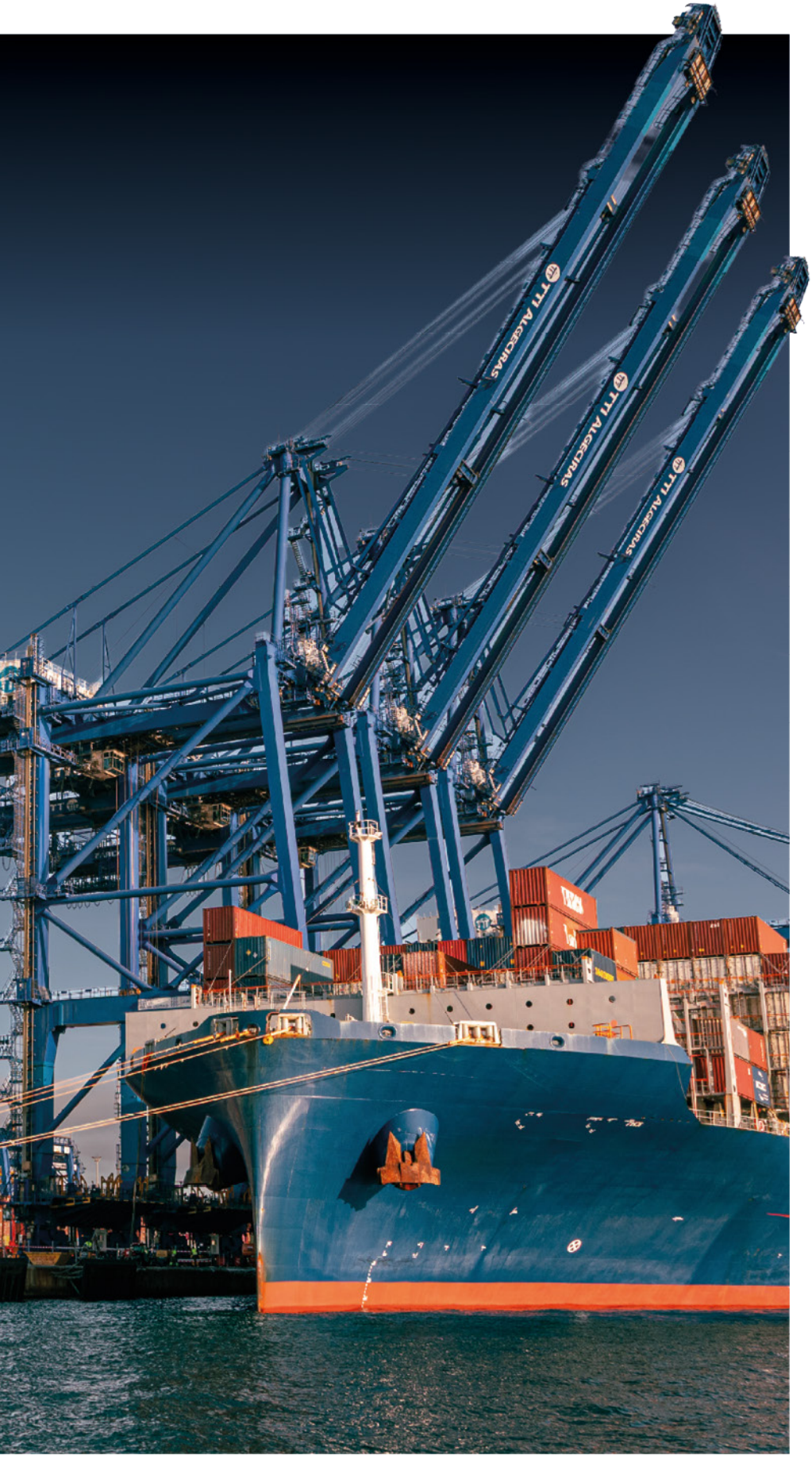
La respuesta estatal se ha prolongado hasta final de año. El Real Decreto-ley 25/2026, de 29 de septiembre, amplía hasta el 31 de diciembre el periodo elegible de la ayuda compensatoria a las empresas armadoras y añade 15 millones de euros a su financiación. Para el último trimestre mantiene el cálculo previsto en la norma de junio para la referencia del gasóleo pesquero: el 70% de la diferencia entre el precio medio semanal y la referencia anterior al conflicto, con un límite de 20 céntimos por litro en ese cálculo. La flota internacional que faena fuera de las aguas comunitarias tiene un cálculo específico referido al petróleo extraído del mar del Norte (brent), que marca la referencia en los mercados europeos.

Las ayudas alivian parte del impacto, pero el conflicto en el mercado mantiene a las empresas expuestas a cambios rápidos. El consumo de cada barco, la duración de las mareas y los ingresos de las capturas determinan cuánto margen queda después del repostaje. En la marina mercante, la combinación de combustible, seguros y disponibilidad de rutas condiciona el coste de transportar una carga. Una recuperación de la normalidad exige continuidad en las entregas y seguridad para quienes las hacen posibles. Un aumento puntual del tráfico o una semana de precios a la baja ofrece alivio, pero deja pendiente la capacidad de planificar el siguiente viaje. En los puertos españoles, esa incertidumbre obliga a rehacer cuentas cada vez que un barco se dispone a echarse a la mar.

Algeciras mira al futuro: crecer, conectar y competir

Su posición en el Estrecho ha convertido al Puerto de Algeciras en uno de los grandes nodos marítimos europeos. Contenedores, camiones, pasajeros y servicios conviven en una infraestructura que afronta el reto de mejorar sus conexiones terrestres, responder a la competencia internacional y reforzar la implantación de nuevas tecnologías.





MIGUEL SÁNCHEZ

A caballo entre el Mediterráneo y el Atlántico, por las aguas del Estrecho pasa en torno al 10% del tráfico marítimo mundial. Esto convierte a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) en una entidad de máximo interés para la gestión de contenedores y mercancías, con 103,6 millones de toneladas durante 2025. Una gestión que ha merecido el reconocimiento del Banco Mundial, cuyo índice internacional de rendimiento portuario señala a Algeciras como el puerto de contenedores más eficiente de Europa.

Además, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) gestiona mercancía rodada, pasajeros, vehículos, graneles, abastecimiento de buques y conexiones permanentes con el norte de África. En un contexto internacional convulso y de creciente competencia por parte de nuevos puertos respaldados por inversiones asiáticas, la capacidad para atender a buques cada vez mayores, garantizar la puntualidad de las operaciones y mejorar las conexiones con las redes de transporte terrestre se convierte en un factor decisivo para reforzar su competitividad.

CRECER MÁS ALLÁ DEL TRANSBORDO

Una parte esencial del éxito de Algeciras procede del transbordo internacional de contenedores: mercancías que llegan en un buque y continúan su viaje en otro sin



abandonar el ámbito portuario. La competencia del cercano puerto de Tánger-Med es cada vez más intensa, ya que lidera el tráfico de contenedores en África y el Mediterráneo.

Ante este escenario, la APBA prevé reforzar su apuesta por las conexiones terrestres, capaces de atraer empresas interesadas en conectar sus rutas de exportación e importación con centros productivos y comerciales asentados en territorio europeo. Para ello, el radio de acción del puerto de Algeciras se habrá de coordinar con proyectos como el del Corredor Mediterráneo.

DE LA COSTA AL INTERIOR, CONEXIONES TERRESTRES

La modernización de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla y su integración en los corredores ferroviarios de mercancías resultan esenciales para ampliar la influencia del puerto. Sin embargo, el problema no se limita al tren. Los accesos viarios soportan un elevado volumen de tráfico pesado y deben convivir con la movilidad cotidiana del Campo de Gibraltar.

Precisamente, Puertos del Estado incluyó entre las necesidades prioritarias de Algeciras la mejora de los accesos viarios y ferroviarios para atender el crecimiento de los tráficos import-export. En el ámbito marítimo, también señaló la necesidad de ampliar infraestructuras y habilitar nuevos fondeaderos que incrementen la seguridad de las operaciones en la bahía.

> El gran desafío del puerto de la Bahía de Algeciras es trasladar a tierra su extraordinaria conectividad marítima

COMPETIR DESDE LA FIABILIDAD

A apenas unas millas del puerto de Algeciras se encuentra su mayor competidor: Tánger-Med. Ambos puertos ocupan posiciones privilegiadas en el Estrecho y aspiran a captar escalas, inversiones y tráfico de las grandes navieras internacionales. No obstante, funcionan en contextos legales muy diferentes: mientras Algeciras cumple con la legislación medioambiental europea e introduce exigencias de sostenibilidad, en la orilla contraria las regulaciones resultan más laxas.

En este contexto, la mejora de las conexiones terrestres y la fiabilidad de los servicios resultan fundamentales para consolidar las relaciones con las grandes navieras, especialmente aquellas que priorizan el cumplimiento de los horarios y los tiempos de escala.

Algeciras en cifras

Algeciras mueve en torno a cien millones de toneladas de mercancías al año. Es uno de los principales nodos portuarios europeos y está a la cabeza del sistema español por tráfico total de mercancías. En 2025, el conjunto de puertos de interés general gestionó 556,2 millones de toneladas, de las que Algeciras concentró una parte muy significativa.

El contenedor constituye uno de sus tráficos fundamentales. Sus dos grandes terminales, APM Terminals Algeciras y Total Terminal International Algeciras, operan conjuntamente cerca de cinco millones de TEU anuales, con 31,39 millones de toneladas de mercancía contenerizada en tránsito solo entre enero y agosto de 2026.

Además, Algeciras también es una gran puerta entre Europa y el norte de África. En 2024, las líneas del Estrecho gestionadas por la APBA movieron 505.692 camiones, cerca de seis millones de pasajeros y más de 1,32 millones de vehículos en régimen de pasaje. La línea Algeciras–Tánger-Med concentró el 93% del tráfico de camiones del Estrecho.

La actividad incluye además graneles, mercancía rodada, servicios al buque y suministro de combustible. Frente al enorme peso de la carretera y del tráfico marítimo, el ferrocarril muestra una necesaria puesta al día: en 2024 se transportaron 31.526 TEU por tren, un 31% menos que el año anterior.

DIGITALIZACIÓN AL SERVICIO DE LA EFICACIA

La digitalización se ha convertido en un elemento más de la infraestructura. La séptima Memoria Anual de I+D+i de la APBA, presentada en julio de 2026, muestra una estrategia para trasladar la innovación desde los proyectos piloto hasta la operativa cotidiana.

El Centro de Coordinación de Procesos concentra buena parte de esa filosofía. Concebido como epicentro operativo del puerto, asegura el intercambio de información y la coordinación entre quienes intervienen en la escala de un buque. El objetivo es anticipar incidencias, reducir tiempos improductivos y aumentar la fiabilidad de las operaciones.

La otra gran transformación procede de la energía. Reducir las emisiones del transporte marítimo obliga a preparar los puertos para una combinación de soluciones aún en plena evolución.

> El Plan Estratégico 2030-40 se está diseñando para que Algeciras sea la gran plataforma logística intercontinental

El Plan de Descarbonización de la APBA contempla el desarrollo progresivo del metanol y el amoníaco mientras mantiene el hidrógeno entre las tecnologías en investigación para los próximos años.

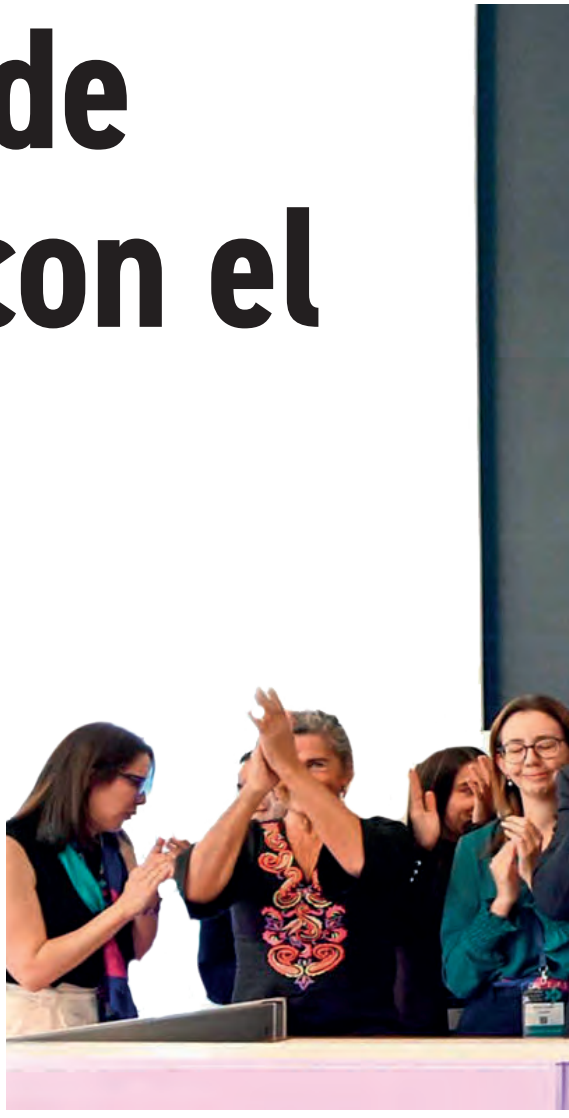
ESTRATEGIA DE FUTURO

La APBA ya perfila su Plan Estratégico 2030-2040, concebido para consolidar la Bahía de Algeciras como plataforma logística intercontinental con la vista puesta en la capacidad, la innovación y la apuesta por las conexiones terrestres. Su planteamiento incorpora aspectos como nuevas infraestructuras, digitalización, transición energética, seguridad, atracción de inversiones, servicios de mayor valor añadido y relación puerto-ciudad.

El plan se articula en catorce objetivos estratégicos, sesenta objetivos tácticos y 215 objetivos operativos, acompañados de indicadores para seguir su grado de cumplimiento. Su elaboración ha incluido entrevistas y talleres con agentes de la comunidad portuaria y del entorno. Se trata de articular una hoja de ruta para consolidar la posición de Algeciras entre los grandes puertos europeos. Además, debe conseguir que su excepcional posición marítima encuentre continuidad en tierra, que la innovación se traduzca en eficacia y que la sostenibilidad no le reste competitividad en uno de los espacios portuarios más disputados del Mediterráneo.

Galicia: tierra de ferias y foros con el mar de fondo

Industria, ciencia, pesca artesanal, acuicultura, diversificación y turismo marinero han coincidido en Galicia en apenas unas semanas. Cuatro encuentros celebrados entre O Grove, Vigo, Foz y Sanxenxo han puesto sobre la mesa muchos de los retos que atraviesa la economía azul: competitividad, relevo generacional, inteligencia artificial, regulación y sostenibilidad para las comunidades costeras.



M *MIGUEL SÁNCHEZ*

Octubre ha convertido a Galicia en solo dos semanas en el lugar perfecto de citas para debatir sobre economía azul celebrando congresos, ferias y foros profesionales por toda la región: el XXVIII Foro de los Recursos Marinos y de la Acuicultura de las Rías Gallegas (O Grove), el XIV Congreso Internacional Conxemar FAO MAPA (Vigo), la Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Cantábrico Noroeste (Foz) y el Congreso Internacional de Pesca & Turismo (Sanxenxo). Juntos ofrecen una completa instantánea de las preocupaciones actuales del sector: la competencia internacional, la viabilidad de la flota artesanal, la aplicación de la IA en acuicultura o la búsqueda de nuevas fuentes de ingresos vinculadas a las actividades de pescaturismo.

O GROVE
CIENCIA PARA EL MEDIO

El primero de estos encuentros se celebró los días 1 y 2 de octubre en O Grove. El ForoAcui alcanzó su vigesimoctava edición manteniendo la filosofía con la que nació: poner en contacto investigación, empresas, administración y profesionales para analizar la evolución de la pesca, el marisqueo y la acuicultura.

La conferencia inaugural, impartida por Antonio Figueras, del Instituto de Investigaciones Marinas del CSIC, situó a las rías gallegas como un «laboratorio ambiental» desde el que observar los cambios que experimenta el medio marino. El programa extendió esa mirada científica hacia cuestiones como



la adaptación de la acuicultura al cambio climático, la búsqueda de nuevas localizaciones para el cultivo del mejillón, el desarrollo de nuevas especies y la mejora de los sistemas de tratamiento del agua.

La inteligencia artificial tuvo un protagonismo especial gracias a su aplicación en los procesos de monitorización, analítica predictiva, automatización y control de calidad. Un ejemplo de cómo mejorar la gestión cotidiana de los recursos marinos con herramientas hasta hace poco asociadas a otros sectores.

> Los encuentros para debatir sobre economía azul se sucedieron por la geografía gallega confirmando el liderazgo regional en asuntos marítimo pesqueros

COMPETIR EN UN MERCADO GLOBAL

Tres días después, el debate se trasladó a Vigo. El XIV Congreso Internacional Conxemar FAO MAPA reunió el 5 de octubre a representantes institucionales, organismos internacionales, expertos y profesionales de la industria de los productos del mar bajo el lema Smart Blue Leadership.

Abordar la posición de la industria en un mercado global marcado por la incertidumbre geopolítica, la presión regulatoria y la necesidad



El congreso FAO-Conxemar-MAPA reunió a especialistas de todo el mundo en Vigo.

de mantener condiciones de competencia equilibradas fue una constante en el congreso.

El debate sobre un level playing field global con condiciones de competencia más homogéneas entre operadores sometidos a exigencias regulatorias diferente, convivió con el uso de datos para reforzar la transparencia de la cadena de valor o los cambios en las demandas del consumidor.

El resultado fue un análisis de la economía azul desde la óptica de la competitividad, lo que pone el acento en producir y comercializar mejor, demostrar el origen de los productos, cumplir estándares e incorporar nuevas tecnologías.

FOZ

LAS PREOCUPACIONES DE LA PESCA ARTESANAL

El 9 de octubre, Foz acogió una jornada de trabajo de la Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Cantábrico Noroeste. Allí el debate abandonó los grandes mercados internacionales para centrarse en problemas mucho más próximos al día a día de la flota artesanal.

Relevo generacional, renovación de los barcos, costes del combustible, capturas fortuitas de atún rojo y el Plan Nacional de Restauración de la Naturaleza figuraron entre los asuntos tratados. La secretaria general de Pesca, Isabel Artime, defendió durante el encuentro la necesidad de adaptar las medidas públicas a las características específicas de estas flotas y de avanzar en competitividad y relevo mediante el diálogo con el sector.

En Foz quedó claro que la transformación del sector no se juega únicamente en la digitalización o



Temáticas diferentes con presente y futuro. El mar ofrece a Galicia inmensas posibilidades de desarrollo económico.

En apenas dos semanas, Galicia ha reunido debates sobre competitividad global, inteligencia artificial, acuicultura, pesca artesanal, relevo generacional y diversificación económica.



En Sanxenso se presentaron iniciativas vinculadas a la pescaturismo.

los nuevos mercados asociados a la competencia internacional; cuestiones tan básicas como garantizar tripulaciones, contener costes, renovar buques y hacer compatible la actividad pesquera con nuevas obligaciones ambientales son retos cotidianos para multitud de pequeñas comunidades costeras.

SANXENXO

INGRESOS MÁS ALLÁ DE LAS CAPTURAS

El calendario gallego se cerró los días 15 y 16 de octubre en Sanxenxo con el Congreso Internacional de Pesca & Turismo, promovido por los ocho Grupos de Acción Local del Sector Pesquero de Galicia dentro del proyecto de cooperación Mar e Rías: Pesca & Turismo.

Más de un centenar de participantes de diez países analizaron las posibilidades del pescaturismo y del turismo marinero como herramientas de diversificación económica para las comunidades costeras. La regulación de estas actividades, su promoción, la comercialización de las experiencias y el papel de los GALP en la formación, acompañamiento y financiación de proyectos estuvieron entre los principales asuntos abordados.

Además, el encuentro tuvo una vertiente práctica. Parte de los asistentes conoció en Sanxenxo la experiencia Mariñeiro por un Día, a bordo de una embarcación de pesca artesanal, mientras otro grupo se desplazó a Cambados para acercarse al trabajo de las mariscadoras de Guimatur.

Poner el foco en la diversificación resulta relevante en un momento de dificultades para garantizar el relevo y sostener rentas en determinadas comunidades pesqueras. En este contexto, buscar nuevas formas de obtener valor del conocimiento, los oficios y el patrimonio que ya existen alrededor del mar representa un reto necesario.

Un mismo sector, con debates diferentes

Estos encuentros muestran hasta qué punto hablar de economía azul es abordar realidades muy distintas. En Vigo se discutió cómo competir en un mercado mundial; en O Grove, cómo aplicar ciencia y tecnología a la producción y gestión de recursos; en Foz, cómo garantizar la viabilidad cotidiana de la pesca artesanal; y en Sanxenxo, cómo generar oportunidades económicas a partir de la pesca.

Pero hay asuntos transversales. La innovación tecnológica ya no se presenta como un escenario lejano, sino como una herramienta imprescindible; el relevo generacional condiciona la continuidad de los oficios y el futuro de las comunidades pesqueras; la sostenibilidad ambiental ha dejado de ser un ámbito segregado de la competitividad y la diversificación gana importancia como respuesta a la necesidad de reforzar la renta.

En apenas unas semanas, Galicia ha concentrado buena parte de las conversaciones que marcarán el futuro inmediato del sector marítimo. Son debates diversos en planos geográficos y económicos pero siempre unidos por una misma pregunta: cómo mantener una actividad vinculada al mar que sea competitiva, sostenible y capaz de seguir ofreciendo oportunidades a quienes viven de ella.

Pescado en casa: el reto de ganar paladares

Los hogares españoles compraron menos productos pesqueros en 2025 y pagaron más por ellos. Los estudios sobre colegios, hospitales y residencias completan la radiografía con dos problemas concretos: la limitada presencia del pescado azul en los menús escolares y las dificultades para servir productos sin espinas.



PABLO SANTAMARTA

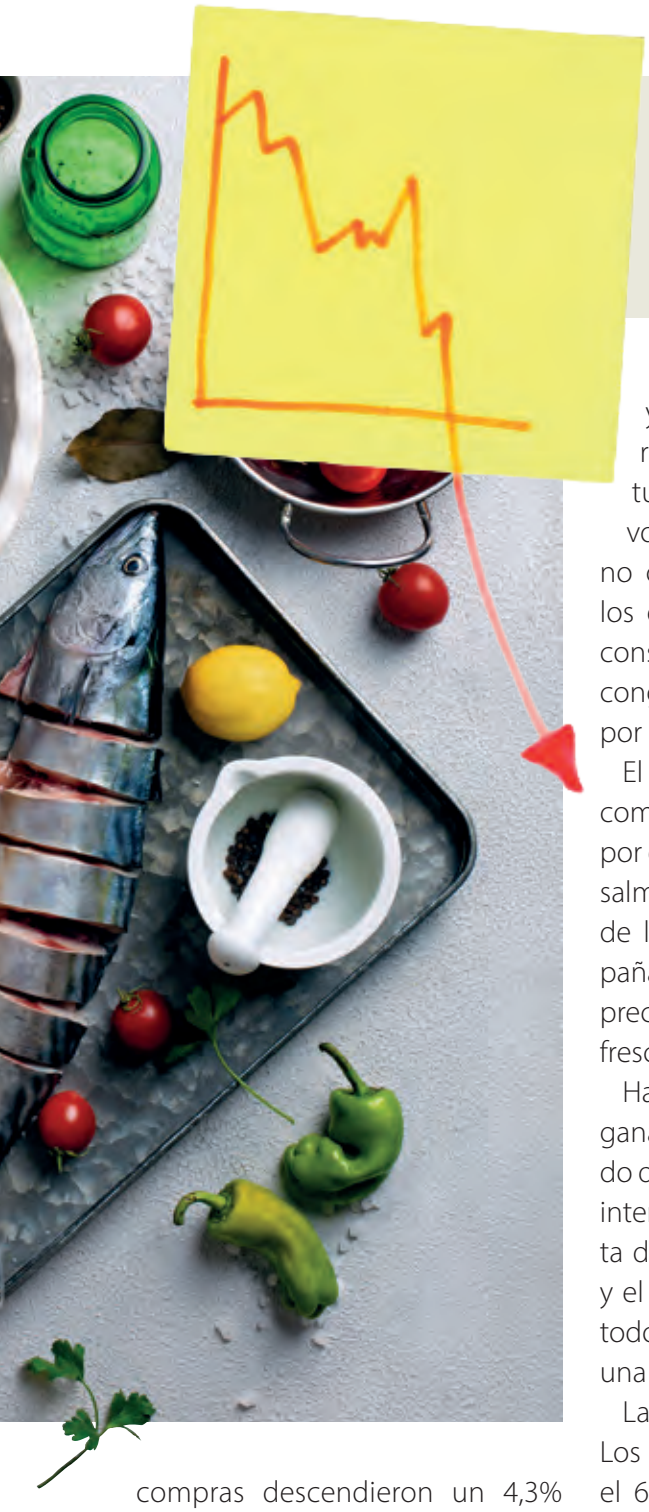
La compra de pescado vuelve a retroceder en los hogares españoles. En 2025, el volumen adquirido de productos pesqueros cayó un 1,1%, hasta los 834 millones de kilos, mientras que el gasto aumentó un 3,1% hasta los 9.668 millones de euros. El Informe del Consumo Alimentario en España 2025, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), recoge una evolución que afecta a toda la cadena: se vende menos cantidad y las familias desembolsan más dinero.

El precio medio de los productos del mar subió un 4,2%, hasta los 11,59 €/Kilo, por encima del incremento del conjunto de la alimentación doméstica, que se situó en el 3,9%. Cada persona adquirió, de media, 17,80 kilos de productos pesqueros para consumir en casa, frente a los 17,99 del año anterior. Su gasto anual fue de 206,37 euros, cerca de seis euros más que en 2024. La categoría incluye pescado fresco y congelado, mariscos, moluscos, crustáceos y conservas.

La reducción prolonga una tendencia que el MAPA observa en la última década. El volumen de compras de 2025 es el menor de la serie analizada desde 2016. El confinamiento de 2020 produjo un repunte excepcional, pero no modificó la trayectoria posterior. En comparación con 2016, las compras de pescado fresco han disminuido un 35,2%.

CAE MÁS EL FRESCO

El pescado fresco sigue siendo el principal segmento de compra, con el 39,4 % del volumen de productos pesqueros adquirido por las familias. Sin embargo, sus



El consumo de pescado volvió a caer en los hogares españoles en 2025 y las familias pagamos más al comprarlo

compras descendieron un 4,3% en 2025. El precio medio aumentó un 5,6%, hasta los 10,98 €/Kilo. El balance individual sintetiza el cambio: cada persona compró 7,01 kilos, unos 300 gramos menos que el año anterior.

Las conservas, que representan el 22,9% del volumen, también retrocedieron: las compras bajaron un 1,3%. El pescado congelado y los distintos formatos de mariscos, moluscos y crustáceos tuvieron una evolución más favorable, aunque sus aumentos no compensaron las pérdidas de los dos segmentos principales. El consumo doméstico de pescado congelado pasó de 2,00 a 2,03 kilos por persona.

El promedio nacional reúne comportamientos muy diferentes por especie. El capítulo dedicado al salmón fresco recoge un aumento de las compras del 11,9%, acompañado de una reducción de su precio medio del 1,9%. La trucha fresca también creció.

Hay, por tanto, productos que ganan compradores en un mercado que retrocede en conjunto. Para interpretar ese movimiento importa distinguir la especie, el formato y el precio, en lugar de considerar todos los productos del mar como una oferta homogénea.

La distribución también cambia. Los supermercados concentraron el 63,1% de las compras de productos pesqueros y aumentaron su volumen un 0,8%. Las tiendas tradicionales conservaron el 20,5%, pero sus ventas en kilos descendieron un 2,4%. Pescaderías y mercados siguen teniendo un peso en esta categoría: la cuota del comercio tradicional en el conjunto de la alimentación fue del 10,6%.

El encarecimiento acompaña al retroceso, aunque las cifras agregadas no permiten atribuirle toda la caída. La evolución de los formatos y los canales de venta indica que la demanda se está redistribuyendo. Para pescadores, productores acuícolas, mayoristas y minoristas, el aumento del gasto tampoco equivale automáticamente a una mejora de rentabilidad ya que el panel mide el desembolso del consumidor, no los costes ni los márgenes de cada eslabón.

LA BRECHA DE LA EDAD

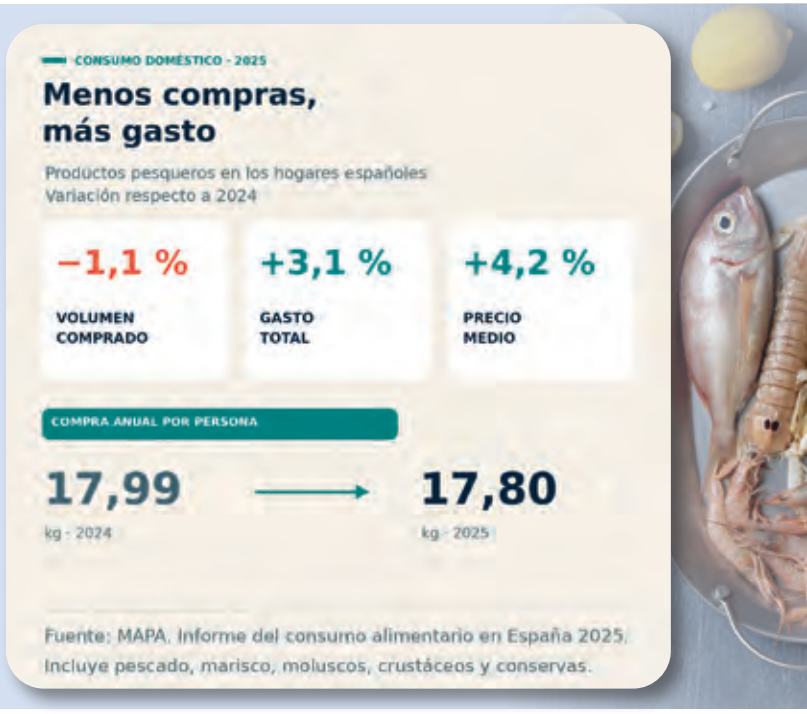
Las diferencias más pronunciadas aparecen al ordenar los hogares por la edad de responsable de compra. En aquellos donde esta persona tiene 65 o más años, el consumo per cápita alcanza los 31,99 kilos anuales. Si tiene menos de 35 años, se queda en 7,85 kilos. Entre 35 y 49 años asciende a 9,95 kilos y entre 50 y 64, a 18,95.

La distancia entre los extremos supera los 24 kilos/persona. Estas cifras describen tipos de hogares, no la dieta individual de cada grupo de edad. Aun con esa precisión, revelan una dependencia de los hogares de mayor edad que plantea un problema de continuidad para el mercado doméstico. La compra de pescado tiene una intensidad muy distinta entre las familias que hoy sostienen la demanda y las más jóvenes.

En los hogares con mayores se come más pescado

Los alimentos representan uno de los gastos más importantes de los hogares españoles. En el caso de los productos del mar, el precio se incrementó en 2025 un 3,1% respecto al año anterior y su compra volvió a caer.

La presencia de estos productos en los menús caseros es más alta cuando el responsable de hacer la compra supera los 65 años y disminuye a medida que la edad del comprador principal es menor.





Presentación del estudio de Opromar sobre consumo de pescado en los colegios.

También existen diferencias territoriales. El País Vasco registra 23,01 kilos/persona, frente a los 13,44 de Canarias. Aragón, Castilla y León, Galicia, Asturias, La Rioja y Navarra superan igualmente la media nacional. La proximidad al litoral, por tanto, no explica por sí sola el mapa de las compras.

Fuera del hogar, el informe muestra que el volumen de pescados y mariscos aumentó un 1,2% en 2025, hasta los 157,5 millones de kilos. Ese avance corresponde al ámbito del panel extradoméstico, con una población y una metodología propias. Los comedores de colegios y residencias requieren una observación específica.

VARIEDAD EN LOS COLEGIOS

El estudio de menús escolares impulsado por la Organización de Productores de Pesca del Puerto y Ría de Marín (OPROMAR), avalado por la Fundación Española de la Nutrición, analizó 2.738 comedores públicos de Educación Primaria de las diecisiete comunidades autónomas. Su resultado distingue entre presencia y variedad: el 96,6% cumplía la frecuencia semanal de pescado evaluada, pero solo el 26% alcanzaba el mínimo recomendado de pescado azul.

La merluza figuraba en el 91,7% de los centros. Los moluscos aparecían en el 15,6% y los crustáceos en el 0,5%. Además, el 43% de los comedores no proporcionó información completa sobre el valor energético y los macronutrientes de sus menús, lo que dificulta su evaluación.

El análisis corresponde a una situación anterior a la entrada en vigor del Real Decreto 315/2025, de 15 de abril. La norma recomienda entre una y tres raciones de pescado semanales en la comida del



mediodía y prioriza la alternancia de pescado azul y blanco. También exige que profesionales con formación acreditada en nutrición humana y dietética supervisen los menús.

El comedor dispone así de criterios para ampliar la variedad y comprobar su programación. Para el sector pesquero, esa exigencia abre una vía de trabajo con las empresas de restauración colectiva: ofrecer especies y presentaciones que encajen en los presupuestos, las cocinas y las necesidades del alumnado. La aceptación del plato y el desperdicio serán cuestiones que habrá que medir junto a la frecuencia prevista en el menú.

LIMPIO Y SIN ESPINAS

La Fundación Fish Nation, de Conxemar, aporta otra perspectiva basándose en el estudio realizado con responsables de menús y compras de 75 hospitales y 100 residencias de mayores en España,

> Los nutricionistas recomiendan una ingesta de pescado entre una y tres raciones semanales y variedad en el consumo

y entrevistas a empresas de restauración. Los centros consultados declararon servir pescado y marisco como plato principal una media de 5,1 veces por semana en hospitales y 3,9 en residencias. .

El congelado representó el 75% del producto pesquero ofrecido en los centros. Las espinas y la seguridad son las principales razones para ofrecerlo, seguida del coste. Al preguntar qué ayudaría a aumentar la oferta, la garantía de un suministro limpio, sin espinas y de calidad se sitúa por delante de un precio más competitivo.

Las respuestas describen las prioridades de quienes planifican y compran. No miden la cantidad que acaba comiendo cada residente. Su utilidad para los proveedores es concreta: la presentación del producto, la regularidad del suministro y la preparación exigida condicionan su incorporación al menú.

El mercado doméstico y la restauración colectiva plantean necesidades distintas. En casa, el pescado pierde volumen y mantiene una fuerte dependencia de los hogares de mayor edad. En los colegios, la programación puede ampliar las especies que conocen los niños. En las residencias, el suministro debe responder a condiciones precisas de servicio. Recuperar demanda exige conocer esas decisiones de compra y comprobar después qué parte de lo servido llega a consumirse.

INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍAS PARA PRODUCTOS PESQUEROS

Frescos del anzuelo al plato

España lidera la producción pesquera de la Unión Europea con 698.486 toneladas extraídas en 2023. Garantizar que el producto llegue al consumidor en las mejores condiciones posibles ya no depende solo de la tradición y el oficio, también depende de la tecnología.

PATRICIA COLORET PORTELA
DOCTORA EN ECONOMÍA APLICADA — UNIVERSIDAD DE VIGO

En este contexto de liderazgo, el sector afronta un reto de fondo: cómo garantizar la calidad, la trazabilidad y la transparencia del producto en la cadena de suministro, una de las más perecederas de la industria alimentaria española. Los márgenes entre la calidad óptima y el deterioro irreversible son decisivos, cualquier mejora en la gestión de la frescura tiene un impacto económico, social y sectorial directo y significativo.

La convergencia del Internet de las Cosas (IoT), el blockchain, los gemelos digitales y las etiquetas inteligentes están construyendo lo que se conoce como Pesca 4.0: un ecosistema digital que monitoriza, predice, alerta y certifica en tiempo real el estado del producto a lo largo de toda la cadena.

Una red de sensores instalados en los envases, las cámaras frigoríficas, los camiones de transporte y las lonjas, recogen en tiempo



real datos sobre la temperatura, la humedad, el pH y los compuestos gaseosos que el pescado emite mientras se deteriora. Esos datos pueden alimentar el gemelo digital: una réplica virtual exacta de cada lote que evoluciona en tiempo real junto al pescado físico, permitiendo predecir cuántos días reales le quedan de vida útil, alertar de cualquier desviación en la cadena de frío antes de que el daño sea irreversible y realizar simulaciones con IA. Investigaciones recientes han validado este enfoque.

La necesidad de estas tecnologías no es solo operativa. Es también una respuesta a los riesgos reales de fraude en la cadena pesquera. Investigaciones recientes sobre la industria transformadora española, incluyen casos documentados en el sector del pescado congelado (Hiperxel) y en el comercio de atún rojo (Operación Tarantelo), que han puesto de manifiesto que la manipulación contable y la adulteración de productos son riesgos reales que afectan a la competitividad y a la reputación del sector.

ETIQUETAS INTELIGENTES

Los gemelos digitales y las etiquetas inteligentes, integrados con blockchain e IoT, ofrecen una respuesta tecnológica concreta a estos riesgos, garantizando la trazabilidad total del producto desde el anzuelo hasta el plato. La Operación Tarantelo, destapó un fraude en atún rojo, adulterado con extracto de remolacha para enmascarar su deterioro. Un sistema de gemelos digitales combinado con blockchain habría hecho imposible la comercialización de ese producto sin que las alarmas se hubieran activado antes de llegar al consumidor final.



> Cualquier mejora en la gestión de la frescura tiene un impacto económico, social y sectorial directo significativo

Las etiquetas inteligentes integradas en el envase están transformando el modo en que comunicamos la calidad del pescado al consumidor final. Estas etiquetas incorporan indicadores colorimétricos que reaccionan a los cambios de pH generados por la degradación del producto, cambiando de color de forma visible, progresiva y en tiempo real, con un coste de producción mínimo. Combinadas con tecnología NFC, estas etiquetas permiten al consumidor acercar su móvil al envase y acceder instantáneamente a toda la información de trazabilidad del producto, incluyendo el estado actualizado de su gemelo digital.

En paralelo se está trabajando en los nanoenvases con biopolímeros que son materiales de origen natural reforzados con nanopartículas que les confieren propiedades antimicrobianas y antioxidantes. Biodegradables, no tóxicos y compatibles con los sistemas de envasado actuales, estos materiales permiten extender la vida útil del pescado sin aditivos químicos, respondiendo a las exigencias de sostenibilidad medioambiental del mercado europeo. La biopreservación emplea microorganismos naturales y bacteriocinas para inhibir el crecimiento de patógenos sin alterar las propiedades organolépticas del producto. Y los métodos como —plasma frío, congelación asistida por campo magnético y campos eléctricos pulsados— ofrecen alternativas de gran potencial para suprimir la actividad microbiana y mantener la integridad del pescado.

CONCLUSIÓN

Adoptar estas tecnologías es apostar por la calidad, la transparencia, la seguridad alimentaria y por el valor del producto en los mercados. La trazabilidad total, la lucha contra el fraude alimentario y la respuesta a un consumidor cada vez más informado exigen un salto tecnológico que ya está en marcha. Los gemelos digitales, el IoT, el blockchain, las etiquetas inteligentes, los nanoenvases con biopolímeros y los métodos físicos no térmicos no son tecnologías del futuro: son tecnologías del presente para el sector pesquero y acuícola. Del anzuelo al plato, el futuro del pescado español se construye con datos, sensores, materiales inteligentes y conocimiento científico aplicado.

La importancia de gestionar la *incertidumbre* ante los cambios



En un entorno tan cambiante, como en el que conviven los trabajadores del mar, es esencial aprender a gestionar la incertidumbre para adaptarse. La resistencia al cambio puede superarse con herramientas y habilidades que transforman el miedo y la negatividad en oportunidades de crecimiento. Adaptarse y aprovechar el cambio permite evolucionar tanto en lo personal como en lo profesional.

MONTSERRAT MARTÍNEZ DE MINGO

Para gestionar la incertidumbre ante los cambios y proteger nuestra salud mental debemos desarrollar habilidades como la resiliencia, la adaptabilidad, la gestión emocional, la automotivación y el pensamiento positivo. En un mundo cada vez más cambiante, gestionar la incertidumbre es crucial.

Por eso, exploramos cómo la resistencia al cambio puede ser superada al proporcionarnos herramientas que nos permiten desarrollar habilidades para adaptarnos a dichos cambios y para transformar el miedo y la negatividad en oportunidades de crecimiento. Aprender a gestionar la incertidumbre nos permite evolucionar y aprovechar las oportunidades que los cambios nos ofrecen. En definitiva, ante un cambio, siempre se inicia un proceso de transformación.

"Si buscas resultados distintos, no hagas siempre lo mismo", este es un pensamiento, totalmente lógico, que nos dejó Albert Einstein. Seguro que todos recordamos algún cambio vivido que, en su momento, percibimos como algo negativo pero que con el tiempo hemos aceptado y comprendido que realmente fue positivo en nuestras vidas.

Entonces, ¿por qué nos resistimos tanto a los cambios? ¿Por qué nos centramos sólo en lo negativo y nos olvidamos de que también pueden suponer una oportunidad? La respuesta está en cómo gestionamos la incertidumbre.



Todos hemos experimentado alguna vez cambios en nuestras vidas que consideramos negativos y a la larga no lo fueron

UN MUNDO INCIERTO

Vivimos en un mundo cada vez más volátil y cambiante, donde la incertidumbre se ha convertido en algo cotidiano. En el entorno laboral, observamos que las organizaciones también se ven obligadas a adaptarse, a realizar cambios y a transformarse para mantener su continuidad, aunque no siempre sean bien recibidos por sus trabajadores.

Esto también afecta al sector marítimo, donde tradicionalmente podría considerarse que hay cierta resistencia al cambio. Por eso, para el buen funcionamiento de una tripulación es crucial dar herramientas a los equipos para afrontar la transformación continua en la que se ven inmersos y para desarrollar las habilidades oportunas que les permitan adaptarse a las nuevas situaciones.

Al principio, es completamente normal que nos centremos en el riesgo que el cambio puede suponer para nosotros y que aparezcan todo tipo de temores ante cualquier nueva situación que experimentamos. Se trata de un mecanismo de defensa de nuestro cerebro para cuidarnos: centrarse primero en los peligros, para prevenir y protegernos. Pero solo "para prevenir y protegernos", no para bloquearnos y cegarnos ante todo lo positivo que puede aportarnos el cambio.

Por eso, si hemos tenido un día maravilloso, pero nos ha ocurrido algo desagradable, por pequeño que sea, nuestro cerebro se centrará más en eso. Y lo hace para que reflexionemos, aprendamos y hagamos prevención, para que no vuelva a suceder o para saber cómo reaccionar mejor si nos vuelve a suceder, pero de forma que no llegue a amargarnos el día ni eclipsar todo lo bueno que hemos vivido.

Cuando esto no lo gestionamos adecuadamente, existe el riesgo de que nos volvamos personas negativas, pesimistas, rígidas y con muchísima resistencia al cambio. Nos quedamos estancados, sin evolucionar y con la frustración esperándonos al final de este camino. Esto supone una mala gestión de la incertidumbre.

Por fortuna, cuando somos niños, este sistema de equilibrio funciona correctamente; de lo contrario, nunca hubiésemos llegado a andar. Andar supone un gran cambio. Tenemos miedo a caer, pero nos levantamos y volvemos a intentarlo. Con cada caída, aprendemos algo nuevo hasta que aprendemos a caminar. Es una oportunidad que no podemos desaprovechar.

Así pues, tenemos que ser conscientes de que tener miedo al cambio es algo normal al principio pero nuestra grandeza como seres humanos hace que superemos esos temores y veamos las oportunidades que nos ofrece, siendo conscientes de que somos libres de elegir cómo afrontar cada situación.

ETAPAS DEL CAMBIO

Ante los cambios, siempre se inicia un proceso de transformación por el que es necesario transitar y en el que distinguimos seis fases:

1 SORPRESA

En el momento de recibir la noticia todo es confusión, no

podemos pensar con claridad, ni en otra cosa y nos cuesta un tiempo reaccionar. Es como si tuviésemos que "digerirlo" y nuestra energía y recursos se centraran en esta acción. Solo es cuestión de paciencia. Hay que darse cierto tiempo para asimilar el cambio y, sin darnos cuenta, pasaremos a la siguiente fase.

2 NEGACIÓN

Nos negamos a aceptar lo que ocurre. Es entonces cuando nos planteamos un sinfín de preguntas o hacemos afirmaciones tipo: ¡No me lo puedo creer! ¿Por qué ahora? ¿Por qué a mí? La parte racional del cerebro está empezando a comprender la situación, pero la parte emocional se resiste (necesita más tiempo). Es entonces cuando suele aparecer un sentimiento de injusticia o de amenaza, que deriva en enfado (la tercera fase). Si observamos que nos quedamos atrapados en la negación y no evolucionamos al enfado, debemos pensar en si es justo o no para pasar a la siguiente fase.

3 ENFADO

Aparece por el sentimiento de injusticia o porque nos sentimos amenazados por el universo, por otras personas o por la propia organización. La ira es una emoción necesaria para que identifiquemos lo que debemos aceptar y reaccionemos en consecuencia. Así que, cuanto antes lo hagamos, mejor. Esta fase es una de las más difíciles de transitar y, por lo tanto, en la que más riesgo tenemos de quedarnos atrapados. Así buscaremos culpables, excusas, justificaciones...

Si no gestionamos bien este enfado a tiempo, tendremos la percepción de que las circunstancias son absurdas. Incluso, podemos discriminar todo lo que no coincida con nuestra forma de pensar o nuestras creencias. Esto se debe a que el enfado está durando más de lo necesario y comienza a afectar a nuestra capacidad de razonar. Por eso nos impide pensar con claridad y ser objetivos. Si tomamos cualquier decisión en estos momentos es posible que nos perjudique o que lleguemos a arrepentirnos después de lo que hemos hecho. Para avanzar debemos:

Reaccionar ante la negación

- Dedica un tiempo a concentrate y escuchar aquello que piensas y sientes.
- Sé sincero contigo mismo. Engañarte solo te hará perder tiempo y energía.
- Identifica qué es lo que estás sintiendo en realidad.

No caer en el victimismo

- Sea lo que sea lo que sientes, acéptalo y piensa que es una oportunidad para superarlo y aprender para ocasiones futuras.
- No busques excusas para eludir tus responsabilidades o te quedarás atascado en esta fase.
- Cuando puedas razonar mejor, toma las decisiones necesarias para enfrentarte a la situación. Si tú no decides, alguien lo hará por ti, solo es cuestión de tiempo.

Ha llegado el momento de decidir qué quieres ser, "victima de tu destino" o "protagonista de tu vida". Solamente la segunda opción te hará salir de la "cárcel de la ira" y podrás avanzar.

4 MIEDO

Se activa al asumir responsabilidades. Aparecen, además, fantasmas de fracasos anteriores. Es posible que se tambalee nuestra autoestima y que nos volvamos inseguros. Entonces, cualquier pedrusco parece una montaña difícil de escalar, por eso nos paralizamos.

Si esto sucede, deben saltar todas las alarmas porque no estamos manejando bien el miedo y podemos ir a la deriva, sin control alguno. Podemos paralizarnos o comportarnos de forma imprudente.

Imaginemos el panel de mandos de un coche. Tiene indicadores



que se encienden para avisarnos de algún peligro. No sería lógico conducir preocupados y mirando continuamente al cuadro de mandos (paralizados), y sería una imprudencia ignorar que se ha encendido una luz roja de emergencia.

¿Cuál sería una buena gestión? Buscar el equilibrio: ser prudentes. Es decir, tomar las precauciones necesarias haciendo una buena revisión. Ante un aviso, debemos enfrentarnos al mismo, identificar el fallo y actuar en consecuencia. Vamos a verlo con detalle:



Evitar la paralización y las imprudencias

- Identifica y analiza tus miedos. Piensa con lógica porque la mayoría de ellos son irracionales y más del 85% seguramente no llegarán a ocurrir.
- Descártalos de tu mente, quítales importancia. Evitarán la buena gestión de tu talento y te robarán la felicidad.
- Busca apoyos. El trabajo en equipo y la cohesión te darán la seguridad necesaria para superar cualquier miedo.

Identificar de qué nos avisan los miedos

- El miedo es bueno y necesario. Siempre supone un aviso.
- No lo ignores o reprimas porque te hará perder el control. "Lo que se resiste persiste, lo que es aceptado se supera y desvanece".
- Siente el miedo, préstale atención e identifica "qué te hace sentir inseguro y por qué".
- Analiza el origen de esas inseguridades y trabájalas como un área de mejora: ¿qué puedes aprender de esa situación?

5 TRANSFORMACIÓN Y APRENDIZAJE

Tomamos conciencia de que perdemos algo, pero también de que ganamos otras cosas. Es como si negociásemos con nosotros mismos. Esa es la clave: poner en una balanza imaginaria con dos platos "perder y ganar". Es el momento en el que "la realidad se impone". Ya no tiene ninguna utilidad pensar en el pasado. Es cuando "tocamos fondo" y aparece la tristeza, que viene a ayudarnos a aceptar definitivamente todo lo que hemos perdido (o dejado atrás), para que aprendamos a vivir en la nueva situación.

Y será imprescindible poner en valor, en el otro lado de la balanza, lo que nos queda y/o todo lo nuevo y bueno que está por llegar. Solo entonces pasaremos a la siguiente fase.

6 NUEVA REALIDAD

Empezamos a ver con más claridad la parte positiva del cambio y decidimos apostar por ella.

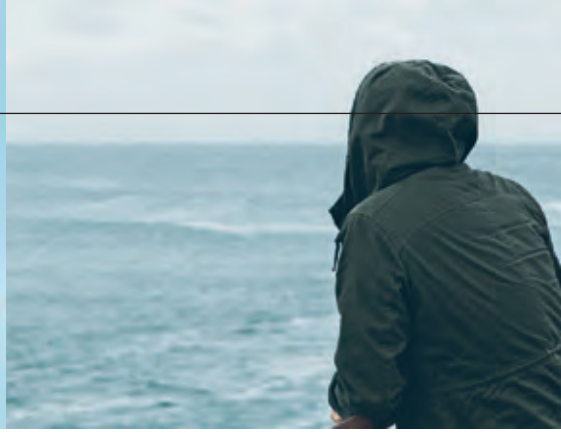
La motivación del desarrollo personal y profesional, nos dará el último empujón para que se produzca esta transformación. ¿Cómo conseguirlo?

- **Trabajar el pensamiento positivo y la prudencia**. Imagina los peores escenarios solo para preguntarte: ¿Qué tengo que hacer para evitarlos?

- **Trabajar la automotivación.** Piensa qué es lo que más te motiva de tu nueva realidad, qué cosas hacen que te sientas autorrealizado.

Después de analizar estas fases es evidente que para gestionar bien la incertidumbre ante los cambios debemos desarrollar habilidades como la gestión emocional, la resiliencia, la adaptabilidad y flexibilidad, la proactividad, el pensamiento positivo, la gestión de la frustración o la automotivación, entre otras. Al fin y al cabo, en la vida nada mejora por casualidad, solo lo hace cuando nos esforzamos y es a través del cambio.





Navegar hacia hábitos más saludables

La salud no es a menudo una prioridad a bordo. El estado del mar, las maniobras de navegación o la pesca suelen imponerse al descanso, al ejercicio físico o a una alimentación equilibrada. Sin embargo, cuando el acceso a la sanidad convencional es complejo, seguir hábitos saludables resulta imprescindible.

LAURA MARTHA LÓPEZ HERNÁNDEZ / JEZABEL SANTANA LÓPEZ
MÉDICOS DE SANIDAD MARÍTIMA DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL S/C TENERIFE.

Desde tiempos remotos, el mar ha puesto a prueba la resistencia y la capacidad de adaptación de quienes trabajan en él. Los trabajadores del mar desarrollan su actividad en condiciones de aislamiento geográfico y de exposición constante a factores de riesgo físicos, químicos y psicosociales. Hoy en día, aunque las condiciones de trabajo han mejorado notablemente, el sector marítimo-pesquero constituye uno de los entornos laborales más exigentes y singulares desde el punto de vista sanitario.

Los especialistas en medicina marítima coinciden en que las enfermedades cardiovasculares (HTA, tabaco, dieta, sedentarismo) siguen siendo una de las principales amenazas para la salud de las tripulaciones. A ellas se suman los accidentes laborales con traumatismo (caídas, atrapamientos); los trastornos musculoesqueléticos derivados del esfuerzo físico; las patologías digestivas asociadas a una dieta inadecuada o al estrés; los problemas dermatológicos relacionados con la exposición continuada al sol y la humedad; así como las alteraciones de la salud mental provocadas por el aislamiento o la separación prolongada del entorno familiar.

Frente a este escenario, los servicios de sanidad marítima desempeñan una labor esencial de acompañamiento y asesoramiento a las tripulaciones en la promoción de hábitos saludables. Pero mantener el bienestar durante el embarque exige también el compromiso de los propios profesionales del mar, ya que la salud es un trabajo en equipo, una responsabilidad compartida.

1 NUTRICIÓN

La alimentación del marinero ha sido históricamente deficiente en frutas, verduras y fibra, con exceso de grasas saturadas y sodio. Se recomienda seguir una





dieta mediterránea, variada y equilibrada. El 60% de los marineros no alcanza la ingesta hídrica recomendada durante sus turnos. Se aconseja un consumo hídrico mínimo de 2,5 litros/día y evitar bebidas azucaradas, energéticas y alcohol.

Es imprescindible una planificación de menús equilibrados con los recursos disponibles a bordo. Preparar snacks saludables para las guardias nocturnas y adaptar la dieta a turnos irregulares y al trabajo físico.

Limitar ultraprocesados, sal y azúcares refinados.

2 ACTIVIDAD FÍSICA

El sedentarismo constituye un problema en los viajes de larga duración. Se recomienda implantar rutinas de ejercicio adaptadas al espacio disponible a bordo y estiramientos compensatorios para las posturas habituales de trabajo.

- Estiramientos diarios matutinos 10-15 minutos en camarote o cubierta.
- Fortalecimiento de CORE y musculatura lumbar para la prevención de lesiones.
- Pausas activas cada 2 horas en trabajo estático.



3 HIGIENE DEL SUEÑO

Los turnos rotativos y las guardias nocturnas generan patrones de sueño altamente irregulares. La educación en higiene del sueño debe contemplar: estrategias para mejorar la calidad del descanso en entornos con ruido y vibración, manejo de la desincronización circadiana y detección precoz de los trastornos del sueño.

4 HIGIENE BUCODENTAL

Descuidar la higiene bucodental puede tener importantes repercusiones para la salud, ya que favorece la aparición de caries y enfermedades periodontales. A largo plazo, no controlar la acumulación de bacterias y placa también puede derivar en problemas más complejos como enfermedades cardíacas.

5 FOTOPROTECCIÓN

La exposición continuada a la radiación ultravioleta supone un riesgo elevado para desarrollar afecciones de la piel como carcinoma basocelular, carcinoma de células espinosas y melanoma.

A bordo, recomendamos el uso de ropa protectora y gafas de sol polarizadas. Evitar exposición en horas centrales y no olvidar el uso de cremas solares FPS ≥ 50 en cara, cuello, manos, brazos y reaplicar cada 2 horas y tras contacto con el agua.

6 SALUD MENTAL

En el sector marítimo-pesquero existen factores con gran impacto en la salud mental como el aislamiento y la lejanía del entorno familiar, las condiciones laborales (guardias nocturnas, turnos rotativos), factores psicosociales (tripulación multicultural, consumo de alcohol y otras sustancias). Por ello, resulta de vital importancia identificar señales tempranas de estrés, ansiedad y agotamiento emocional y observar cambios conductuales, retraimiento, irritabilidad, descuido personal…

7 TRASTORNOS MUSCULOESQUELÉTICOS

Los trastornos musculoesqueléticos afectan a la espalda, cuello, hombros y extremidades. Los problemas van desde pequeñas molestias y dolores a cuadros médicos más graves que obligan a solicitar la baja laboral. Es fundamental trabajar en educación postural que incluye aspectos como: mantener la espalda recta al levantar cargas; doblar las rodillas al realizarlas, nunca la espalda; realizar cargas cerca del cuerpo, sin giros bruscos y con un peso máximo individual de 25 Kg.

8 ENFERMEDADES INFECTOCONTAGIOSAS.

Existe un alto riesgo de contraer enfermedades contagiosas e infecciones de transmisión sexual debido al contacto frecuente en puertos internacionales. Entre las acciones preventivas esenciales señalamos la vacunación, la profilaxis y las medidas higiénicas.

Tataki de bonito tres cítricos



PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES:

- 2 lomitos pequeños de bonito (de unos 150 gramos cada uno)
- 2 pomelos
- 3 limas
- 2 naranjas
- ½ litro salsa de soja
- Sésamo

PREPARACIÓN:

PASO 1

PREPARAR EL PESCADO FRESCO:

Limpiamos bien los lomos de pescado. Los enrollamos en plástico film y los congelamos 48 horas.

PASO 2

MACERACIÓN:

Descongelamos los lomos en la nevera durante una noche. Exprimimos los cítricos. Colocamos los lomos en un recipiente donde no estén muy holgados, y añadiremos los cítricos por encima. Dejamos macerar ½ hora. Luego cubrimos los lomos por completo con la salsa de soja. Tapamos y reservamos en la nevera durante 30 horas.

PASO 3

CORTE Y PRESENTACIÓN:

Escurrimos los lomos, los secamos un poco con ayuda de papel y en una bandeja con el fondo cubierto de sésamo, disponemos los lomos. Los vamos rodando sobre éste y apretando para que se vayan quedando totalmente impregnados del sésamo. Reservamos una hora en la nevera para que endurezca un poco.

Sobre una tabla de corte y con un cuchillo bien afilado, haremos cortes sesgados, consiguiendo finos escalopines de pescado que iremos poniendo sobre una bandeja. Serviremos acompañado de salsa de soja.

NOTA: La congelación inicial es para neutralizar cualquier tipo de parásito que pudiera tener, ya que vamos a consumir pescado crudo. La decoración del plato puede ser de muchas maneras: con brotes germinados, pasta de wasabi o simplemente una crema de vinagre y limón. La calidad del pescado en este plato será la clave del resultado final.

Valoración Nutricional

Se trata de una receta de alta calidad nutricional, propia de una alimentación mediterránea saludable. Combina pescado azul, cítricos y una cocción mínima, lo que permite conservar gran parte de los nutrientes. Es baja en calorías, rica en proteínas, omega3, vitamina C y antioxidantes. Destaca por sus beneficios cardiovasculares y su utilidad en dietas de control de peso.



GRAN APORTE PROTEICO

El bonito aporta gran cantidad de proteínas de alto valor con aminoácidos esenciales que favorecen la formación y reparación de los músculos, siendo fundamentales para la recuperación tras el ejercicio físico. Participan además en la cicatrización de heridas y en la reparación de piel, tendones y ligamentos. Fortalecen el sistema inmunitario. Algunos aminoácidos son precursores de neurotransmisores, lo que influye en la concentración, la memoria y el estado de ánimo. Intervienen en la producción de hormonas y enzimas. Y producen mayor sensación de saciedad.

Esto la convierte en una opción adecuada para mantenimiento de masa muscular en trabajadores como la gente del mar que requieren un gran requerimiento físico.



FUENTE DE GRASAS OMEGA-3

Aunque el bonito es un pescado relativamente magro, contiene grasas saludables ricas en Omega-3 como los ácidos grasos EPA y DHA que contribuyen a disminuir triglicéridos, reducir inflamación, proteger la salud cardiovascular y favorecer la función cerebral.



BAJA CARGA GLUCÉMICA

La receta contiene escasos carbohidratos, y casi sin azúcares añadidos, por lo que es apta para personas con dietas hipocalóricas y para pacientes diabéticos.



GRAN CONTENIDO DE ANTIOXIDANTES, VITAMINAS Y MINERALES

Sobre todo, Vitamina C procedente de la naranja, la lima y el pomelo, con funciones antioxidantes, síntesis de colágeno, mejor absorción del hierro y refuerzo inmunitario.

Vitaminas del grupo B, especialmente rico en vitamina B12, niacina (B3) y piridoxina (B6) con beneficios como la formación de glóbulos rojos y sobre el sistema nervioso.

Cantidades moderadas de vitamina D, muy importante en la salud ósea, pero también en la función muscular, en el sistema inmunitario y cardiovascular.

Presencia de minerales como el selenio (potente antioxidante que participa en la función tiroidea y del sistema inmune), fósforo (importante para los músculos y huesos), potasio (aportado principalmente por los cítricos que favorece el control de la presión arterial y la función muscular) y magnesio y calcio (presentes especialmente en el sésamo).

La combinación ofrece un importante efecto protector frente al estrés oxidativo con flavonoides de los cítricos y grasas insaturadas del sésamo.

ASPECTOS PARA VIGILAR

El elevado contenido de sodio derivado de la salsa de soja, puede corregirse utilizando salsa de soja baja en sal o escurriendo bien el pescado tras el marinado.

El contenido de mercurio, aunque el bonito tiene niveles inferiores a los de especies grandes como pez espada o atún rojo, se recomienda moderar su consumo en mujeres embarazadas.

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.

COORDINADO POR ALICIA ALGUACIL

PENSIONES

MADRID.- Con independencia de la revalorización que estableció la Orden Ministerial de 22 de abril de 1976, referida a un 14% de las pensiones causadas con anterioridad al 1-5-76 y de la que pueda producirse el año próximo, el Real Decreto de 8 de octubre de 1976 y una Orden de igual fecha han dispuesto la revalorización de pensiones del sistema de la Seguridad Social así como los subsidios (...).

MUSEO NAVAL

SANTANDER.- Para la primavera próxima se espera la inauguración de las dos edificaciones gemelas que se están construyendo en el promontorio de San Martín, en el puerto santanderino, junto a la Escuela de Náutica, y que han de albergar el Instituto Oceanográfico y el Museo Naval de Cantabria (...).

TERMINAL "CONTAINERS"

ALGECIRAS.- El nombre de Sabas Marín García ha sido impuesto a la terminal de contenedores de la Sea-Land, inaugurada en el puerto algecireño, y que une directamente América y Europa por medio de buques contenedores.

La rotulación de la terminal con dicho nombre ha sido decidida como reconocimiento al empeño y apoyo para conseguir la instalación en Algeciras de esta terminal del que fuera director de Puertos y Señales Marítimas Sabas Marín García (...).

Ballenas en Brasil



Ballena por la proa...". El grito llega de repente desde lo alto del mástil, el ballenero japonés Koyo Maru, que está pescando en el océano increíblemente azul, no lejos de las costas de Brasil. Con el grito empieza una frenética actividad entre la tripulación del ballenero, una mezcla de japoneses y brasileños. Un enorme monstruo gris con el vientre blanco, que lanza en el aire un chorro de agua de unos seis metros de altura. Kuroishi y los más importantes miembros de la tripulación preparan cuidadosamente su arpón. El arpón tiene alrededor de un metro de largo y está hecho de acero con tres garfios en la parte final, garfios que se abrirán una vez dentro del cuerpo del animal. En la parte superior de los garfios está colocada una carga de dinamita que hace explosión en el cuerpo de la ballena cuando el animal es grande(...).

Hundimiento en La Coruña

A las nueve y media de la mañana del 12 de octubre, el barco noruego "Rytterholm", de 5.713 toneladas de registro bruto, se hundió frente a la ensenada de San Amaro, a la entrada de la ría coruñesa. En el siniestro desapareció uno de los 35 tripulantes del buque, sumergido junto con el navío. El hundimiento del carguero noruego sucedió en pocos minutos. Desde las embarcaciones que lo rodeaban se animaba a los tripulantes a que se tiraran al agua, pues la situación se agravaba de segundo en segundo. Sólo cuando el barco se ladeó completamente, entonces se decidieron los tripulantes a saltar a las aguas, y así fueron recogidos por las embarcaciones auxiliares de la primera embarcación y la lancha de prácticos. Cada una de las embarcaciones fue recogiendo a los hombres que había en el mar (...).

Pesca a 200 millas

La Comunidad Económica Europea tomó la decisión de extender a doscientas millas marinas la "zona de explotación económica". Los nueve ministros de Asuntos Exteriores de los países que forman la Comunidad decidieron en su reunión de La Haya imitar a otros países, tales como Estados Unidos, Canadá e Irlanda, que prefirieron no esperar a que la Conferencia del Mar o las Naciones Unidas se pronunciasen sobre tan controvertida cuestión.

Las consecuencias que se derivan para nuestro país de la decisión comunitaria son gravísimas, como han expresado en las últimas semanas representantes de los armadores, conserveros, pescadores de altura y miembros de la Administración.

No puede decirse, en cambio, que la decisión haya cogido desprevenidas a las autoridades españolas (...).

Ministro de Trabajo con la gente del mar



El ministro fue recibido en la Casa del Mar por el presidente del Instituto Social de la Marina, don José Luis Taboada García. La estancia en Cartagena del ministro de Trabajo tuvo amplia resonancia. Y por lo que respecta a su visita a la Casa del Mar, fue especialmente grata. Estaban allí presentes numerosos trabajadores del mar, tanto de la Marina Mercante como de pesca, que hicieron objeto al señor Rengifo de una cálida bienvenida. El ministro, en su recorrido por las instalaciones, se interesó por las características de las mismas; departió con el personal de los servicios, con varios de los enfermos que se encontraban en las consultas de las instalaciones sanitarias, y también, en la escuela de formación profesional, con los alumnos, muchos de los cuales se encuentran en Cartagena haciendo su servicio militar y compaginan el cumplimiento de sus deberes militares con la asistencia a los cursos. Don Álvaro Rengifo se interesó por las enseñanzas que se imparten (...).

COFRADÍAS

MADRID.- Para potenciar la gestión económico-social del sector pesquero se constituirá la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, según ha sido acordado en una reunión celebrada por los presidentes de las Federaciones Provinciales en el Sindicato Nacional de Pesca. En la reunión, que estuvo presidida por el titular del Sindicato Nacional de Pesca, señor Bárcena Reus, se formó una comisión gestora provisional presidida por el procurador en Cortes en representación de las Cofradías, señor Fernández Calvino, y una comisión de estudio(...).

CULTIVOS MARINOS

CÁDIZ.- Un laboratorio de cultivos marinos en Cádiz y un criadero de moluscos en Huelva se propone construir la comisión ejecutiva del Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Sur atlántica, según acuerdo tomado por este organismo, en reunión celebrada en la Casa del Mar de esta ciudad (...).

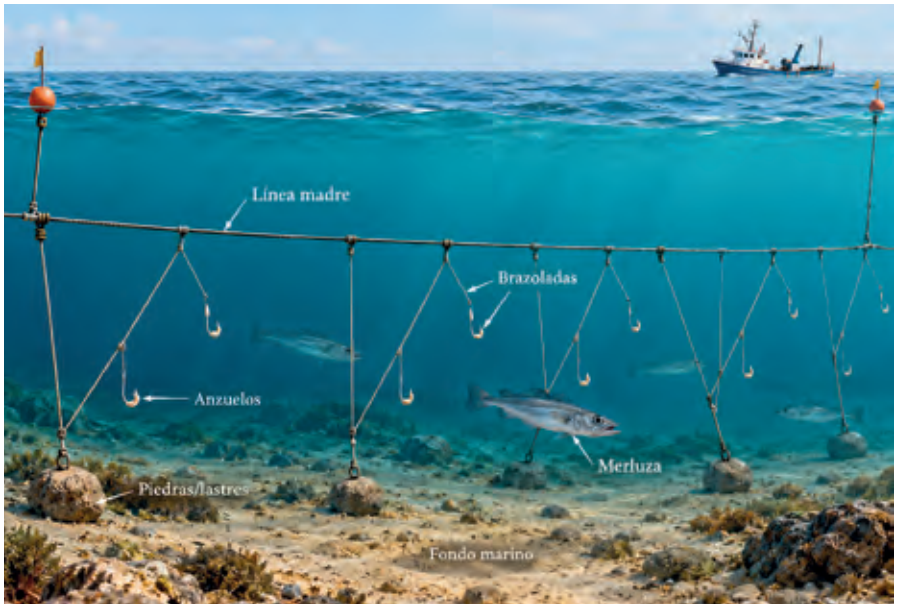
CONCURSO PERIODÍSTICO

EL FERROL DEL CAUDILLO.- Sobre el tema "Urquiola: lecciones de una catástrofe", el periódico "Ferrol Diario" y el Banco de Bilbao han convocado el VI Certamen Periodístico, dotado con 25.000 pesetas. Los trabajos podrán ser publicados en cualquier diario o revista española hasta el 30 de noviembre próximo. La extensión de los trabajos no será superior a cinco folios ni inferior a dos (...).

ATLÁNTICO

Palangre diferenciado

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha conseguido que la actividad del palangre piedra-bola, arte tradicional utilizado por la flota española en el Atlántico nororiental, se registre en el sistema europeo de recopilación de datos pesqueros de manera diferencuiada al resto de palangres de fondo. Hasta ahora se incluía en la misma categoría pese a tener características distintas.



MIGUEL SÁNCHEZ

España ha conseguido que la actividad del palangre piedra-bola se registre de forma diferenciada del resto de palangres de fondo en el sistema europeo de recopilación de datos pesqueros. Esta diferenciación permitirá recopilar información específica sobre este arte tradicional y evaluar con mayor precisión el impacto real que tiene sobre los fondos marinos.

Hasta ahora, este arte quedaba incluido en la misma categoría que otros palangres de fondo, pese a que sus características y su contacto con el lecho marino son diferentes. La creación de un métier específico permitirá disponer de datos propios sobre la actividad y mejorar las evaluaciones científicas, lo que repercutirá en las cuotas de capturas para nuestra flota.

La propuesta española fue aprobada en la reunión de responsables nacionales del sistema europeo de recopilación de datos celebrada los días 23 y 24 de septiembre. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación trabaja ya para incorporar el nuevo código a las autorizaciones de pesca de esta flota.

> A partir de ahora el palangre piedra-bola se analizará según sus propias características

El piedra-bola se utiliza sobre todo para capturar merluza, manteniendo los anzuelos suspendidos en el agua y reduciendo el contacto del aparejo con el lecho. Según estudios del Instituto Español de Oceanografía, solo las anclas y las piedras entran en contacto con el fondo marino, por lo que la superficie afectada es bastante reducida.

La medida cobra especial importancia en el contexto de las restricciones establecidas para proteger los ecosistemas marinos vulnerables del Atlántico nororiental. El ICES ha respaldado la necesidad de diferenciar este arte del palangre de fondo tradicional para mejorar la calidad de las evaluaciones.

NACIONAL

Alianza franco-española



Luis Planas y Catherine Chabaud tras su encuentro en Madrid.

La revisión de la Política Pesquera Común, la financiación del sector y el relevo generacional centran la declaración suscrita por los responsables de Pesca de España y Francia.

SANDRA BERCIANO

España y Francia han firmado una declaración conjunta para reforzar el papel de la pesca y la acuicultura en la política europea. Ambos países reclaman una financiación específica y estable para el sector, así como una revisión de la Política Pesquera Común (PPC) que permita responder a los retos económicos, sociales y medioambientales actuales.

El acuerdo fue suscrito por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, y la ministra delegada del Mar y de la Pesca de Francia, Catherine Chabaud, en el marco de la visita de Estado del presidente Emmanuel Macron a España. La declaración sitúa la pesca y la acuicultura como actividades esenciales para la seguridad alimentaria y nutricional, al aportar proteína de calidad y generar empleo en las zonas costeras y rurales.

> España y Francia reclaman una Política Pesquera Común más flexible, estable y adaptada a los retos del sector

Los dos países coinciden en la necesidad de asociar la protección del océano con un desarrollo económico sostenible. El documento defiende que la conservación de los recursos, la protección de los hábitats marinos, la viabilidad de las empresas y la sostenibilidad social de las comunidades costeras deben avanzar de forma equilibrada.

MÁS FLEXIBILIDAD Y RELEVO

Entre las prioridades figura impulsar una revisión de la PPC con mayor flexibilidad, simplificación normativa y capacidad de adaptación. España y Francia reclaman que esa revisión cuente con recursos suficientes en el próximo Marco Financiero Plurianual 2028-2034, clave para la competitividad, modernización y resiliencia del sector.

La declaración también plantea favorecer el relevo generacional, mejorar las condiciones laborales y de seguridad a bordo, apoyar la renovación de la flota y reforzar la formación profesional para facilitar la incorporación de jóvenes y mujeres.

Además, ambos países apuestan por fortalecer la flota exterior europea, reforzar la cooperación pesquera internacional, combatir la pesca ilegal y avanzar hacia una competencia más equilibrada con los productos procedentes de terceros países.

Cooperación pesquera



La secretaria general de Pesca, Isabel Artime, y el director ejecutivo del Departamento de Recursos Hídricos y Marinos de la República de Namibia, Teofilus Nhgtila, firmaron en Vigo un Memorando de Entendimiento (MoU) para reforzar la cooperación bilateral en el ámbito de la pesca y la acuicultura. El acuerdo establece un marco de colaboración en investigación pesquera, gestión de los recursos marinos, acuicultura, comercio internacional de productos pesqueros y control de la actividad pesquera. Para coordinar estas actividades se creará un Comité Técnico Conjunto sobre Cooperación Pesquera que elaborará planes de acción y realizará el seguimiento de su aplicación. El memorando tendrá una vigencia inicial de cuatro años prorrogable si los dos países lo desean.

Mujeres emprendedoras



Ana Labard, de la empresa Anchoas Hazas de Lastres (Asturias); Elena Manera, pescadora de artes menores de El Port de la Selva (Girona) y la Asociación Profesional de Redeiras de Cariño (A Coruña) fueron las tres ganadoras de la 17ª edición de los Premios de Excelencia a la Innovación a mujeres emprendedoras del sector primario en la categoría de actividades pesqueras y acuícolas. Con motivo de la celebración del Día Internacional de las Mujeres Rurales, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación concede anualmente desde 2010 estos premios para visibilizar el trabajo que realizan las mujeres en el entorno rural.

Pesca en Mauritania



El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, y sus homólogos de Portugal, Países Bajos y Letonia han solicitado al comisario de Pesca y Océanos, Costas Kadis, la posibilidad de una prórroga del actual acuerdo de pesca sostenible entre la Unión Europea y Mauritania que vence el próximo 14 de noviembre. En una carta remitida a Kadis, los cuatro ministros han recordado que es uno de los acuerdos pesqueros más importantes para la flota comunitaria, por lo que le piden que acelere las negociaciones en curso para alcanzar un acuerdo antes de que venza el actual y se garantice a los barcos comunitarios poder continuar pescando en el país africano. El protocolo con Mauritania permite a buques de 10 Estados miembros de la UE capturar en aguas mauritanas algo más de 280.000 toneladas de camarones, peces demersales, pequeñas especies pelágicas y atún. Por la variedad de sus pesquerías es actualmente el tratado con un tercer país más importante de la Unión Europea.

Guardapesca marítimo

Acaba de finalizar el primer curso de Guardia Rural, especializado en guardapesca marítimo organizado por la Xunta de Galicia. Se pretende incorporar a profesionales cualificados para velar por la seguridad y protección de los recursos en los bancos marisqueros y en las zonas de producción pesquera de la comunidad.

La iniciativa, impartida entre mayo y octubre, ha proporcionado a los estudiantes los conocimientos teóricos y la preparación física necesarios para obtener la acreditación requerida. La

superación del curso es requisito indispensable para poder presentarse a las pruebas oficiales de Guardia Rural que convocará el Ministerio del Interior en Madrid durante noviembre.

Medblue Tech Summit



La Casa Mediterráneo de Alicante acogió la celebración del MedBlue Tech Summit 2026 (Foro Internacional de Transformación Tecnológica en la Economía Azul). Con solo dos ediciones, el encuentro se ha consolidado como espacio de convergencia de ciencia, tecnología e industria para impulsar la sostenibilidad y la competitividad de la economía azul en la región mediterránea. El director de la Cátedra Smart Port de Castellón, Francisco Toledo, destacó la importancia de que el sistema portuario nacional se sustenta en un modelo de gestión estratégico, integral y sostenible y subrayó el trabajo que realizan las 11 Autoridades Portuarias integradas en el Think Tank de la Cátedra para hacer medible la UNE sobre puertos inteligentes impulsada por Puertos del Estado

Limpieza de fondos

Baterías, redes fantasma, neumáticos, señales de tráfico, bicicletas, miles de colillas, antiguos residuos incrustados desde hace décadas, y objetos tan insólitos como un VHS, una vela de barco o una tapa de alcantarilla son algunos de los objetos que la red de vigilantes marinos: buceadores que limpian los fondos marinos de manera voluntaria y altruista, ha sacado del mar en la XII Gran Limpieza Internacional de Fondos Marinos y Playas que acaba de finalizar y en la que han recogido 8.375,7 kilos de basura marina.

Buen equipo

Conxemar y el Celta de Vigo han sellado una alianza para promocionar los productos del mar, fomentar hábitos de vida saludables y reforzar la proyección internacional de ambas entidades. El acuerdo se sustenta en una visión compartida sobre la importancia de la alimentación saludable, la práctica deportiva y la divulgación como herramientas esenciales para mejorar el bienestar de las personas y contribuir al desarrollo social.



Pueblo ejemplar

La Cofradia de Pescadores Santa Ana de Llanes ha sido distinguida este año con el premio al Pueblo Ejemplar de Asturias 2026 al que aspiraban 30 candidaturas. Con esta iniciativa, la Fundación Princesa de Asturias reconoce al pueblo, aldea, núcleo de población, espacio paisajístico o colectivo humano del Principado que destaca por la defensa y conservación de su entorno ambiental, o patrimonio histórico, cultural y artístico. También valora iniciativas de impulso económico y social, la realización de obras comunales y otras manifestaciones de solidaridad desarrolladas en Asturias. Como es tradición, SS.MM. los Reyes y sus hijas visitaron la cofradía en los actos organizados con motivo de la entrega de los Premios Princesa de Asturias.



ITSASMUSEUM. La exposición "La Naval. Cantera de gigantes" refleja la historia industrial de Bizkaia a través de los barcos, los avances tecnológicos, los oficios y las personas que dieron forma al astillero de Sestao. Podrá verse hasta abril de 2027 en el Itsasmuseum de Bilbao

Foz
Interfederativa de cofradías



El director provincial del ISM en Lugo, José Vicente Prieto, participó en la 11ª edición de la "Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Cantábrico-Noroeste" celebrada en Foz. Impulsado por la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Lugo con la colaboración de la Consellería do Mar de la Xunta, el evento sirvió para conocer los temas que más preocupan a las flotas artesanales del norte de España: como el relevo generacional, los costes productivos derivados del aumento del precio de los combustibles o la convalidación de titulaciones. También se abordaron asuntos como las obligaciones de vigilancia de la salud en el sector marítimo, los despachos telemáticos, las ayudas por parada temporal del chicharro, los criterios de obligación de instalación de cámaras de vigilancia a bordo y la exención de tributación para todos los tripulantes españoles en buques de pesca.

Sevilla
Red Fecomar Cádiz



La directora provincial del ISM en Cádiz, Herminia Rodríguez, se trasladó a Sevilla donde se presentó el proyecto "RED FECOMAR Cádiz" en la Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía.

Impulsado por FEDEPESCA y financiado por el GALP Cádiz con fondos del FEMPA, la iniciativa analiza la situación y las necesidades de las distintas pesquerías de la provincia y define, junto al sector y agentes implicados, propuestas y líneas de trabajo futuras mediante un diagnóstico integral en el que se tienen en cuenta aspectos biológicos, ambientales, económicos, sociales y normativos.

Cambados
Con las mujeres del mar



El primer acto institucional con el sector de la nueva directora del ISM, Eva Suárez, ha sido en Cambados donde la Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca (ANMUPESCA) celebró su X aniversario. Eva Suárez estuvo acompañada por la subdirectora general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, Covadonga Jiménez, y participó en una mesa redonda junto a representantes de la Secretaría General de Pesca, el Instituto de las Mujeres y la Conselleria do Mar. El acto, que se celebró bajo el lema "Diez años abriendo camino", sirvió para recordar el trayecto recorrido por la asociación en la última década, reconocer la labor de quienes impulsaron la creación de ANMUPESCA y renovar el compromiso de las instituciones con el sector pesquero y acuícola. Además, se inauguró la exposición "Banco de Imágenes de Mujeres de la Pesca" de la Red Española de Mujeres de la Pesca y se exhibió el documental conmemorativo de estos diez años avanzando

Santander
Emergencia Santander



El director provincial del ISM en Santander; Alberto Villa, participó en la

jornada "Emergencia Santander 2026" donde distintas entidades encargadas de velar por la seguridad en la ciudad compartieron experiencias de su quehacer diario. El encuentro es vital para la prevención y coordinación de efectivos en situaciones críticas.

Por primera vez, el programa incluyó el desarrollo de varios talleres infantiles sobre reanimación cardiopulmonar, seguridad vial y prevención de incendios en los que participaron un total de 125 escolares..

Vigo
Presencia en Conxemar



Por tercer año consecutivo, el Instituto Social de la Marina acudió a Conxemar, la gran cita anual de los productos del mar de Vigo. La directora provincial del ISM en la ciudad , Mª José López Cabaleiro, visitó nuestro estand donde se informaba a los interesados de la gestión del organismo y de los servicios que la Entidad presta a la gente del mar y al sector marítimo pesquero. El desarrollo de la aplicación ISM en tu bolsillo y la labor que desempeñan los buques hospital Esperanza del Mar y Juan de la Cosa fueron los temas que más interesaron a quienes se acercaron al punto del ISM en la Feria.

Conxemar reunió en su 27º edición a empresas, instituciones y profesionales de un sector que genera empleo, innovación y actividad económica dentro y fuera de nuestras fronteras. La edición ha batido récords de asistencia respecto a otros años.

Barcelona
Salón Náutico

El subdirector general de Acción Social Marítima, José Mª Pérez Toribio, asitió junto a la directora provincial del ISM en Barcelona, Angela Fernández, y personal de la delegación en la Cudad Condal, al Salón Náutico que tuvo lugar en los muelles de Port Vell del 14 al 18 de octubre.

El Instituto Social de la Marina acudió a la feria con un estand donde se dio a conocer, acercando a los asistentes los servicios de protección social, formación y sanidad marítima que ofrece, reforzando su compromiso con las personas trabajadoras del mar..

Pérez Toribio aprovechó la oportunidad para reunirse con el presidente



del puerto de Barcelona,José Alberto Carbonell. El encuentro permitió reforzar la relación entre ambas instituciones y compartir perspectivas sobre las necesidades del sector marítimo y portuario..

Además, alumnos de la Facultad de Náutica de Barcelona (Universitat Politècnica de Catalunya) conocieron in situ la oferta formativa del ISM.

Isla Cristina
Lucha contra la contaminación

El Centro Nacional de Formación (CNF) de Isla Cristina ha impartido por primera vez un curso de Formación Básica en Prevención y Lucha contra la Contaminación en el Ámbito Marino y Portuario en el que han participado 14 alumnos de toda España. Los estudiantes han adquirido conocimientos que les capacitan para combatir accidentes en el medio marino.

Servicios Centrales
Nueva directora del ISM



Eva Suárez es la nueva directora del ISM. Nacida en Luarca (Asturias) es licenciada en Derecho por la Universidad de Oviedo y experta en Seguridad Social y gestión directiva. Ha dirigido el INSS y la Tesorería General de la Seguridad Social en Cantabria destacando por su labor gestora al frente de ambas Entidades.

Especies que nos conectan al mar

Identidad, biología y valor pesquero de la flota de O.P. ANACEF

M *Y. SOTO*

¿Conocemos realmente los productos del mar que llegan a nuestra mesa?, ¿sabemos de dónde proceden, cómo han sido capturados o cuál es su valor nutricional?

Estas son algunas de las cuestiones que aborda "Especies que nos conectan al mar", publicación editada por la Organización de Productores Pesqueros ANACEF, referente de la pesca de altura española, que reúne a doce armadores y una flota de 18 buques arrastreros congeladores.

A través de 48 fichas divulgativas, este libro-catálogo explica algunas de las principales especies pesqueras presentes en los caladeros internacionales donde faena la flota de ANACEF: Angola, Guinea-Bissau, el Atlántico Norte (NAFO) y el Atlántico Suroccidental.

Cada ficha presenta información detallada sobre la taxonomía, el hábitat y la biología de las especies, junto con datos sobre sus zonas de captura, distribución comercial y aportaciones nutricionales y gastronómicas, acercando al lector a la riqueza de los océanos y sus ecosistemas.

"Especies que nos conectan al mar" invita a recorrer distintos caladeros y a descubrir cómo los territorios determinan la presencia de una u otra especie. Desde las cálidas y productivas aguas de la costa occidental africana hasta los fríos caladeros del Atlántico Norte, la obra muestra la diversidad biológica que sostienen las pesquerías y la importancia de una gestión de recursos basada en el conocimiento del medio marino.

PESCA RESPONSABLE

El libro se plantea, sobre todo, como un ejercicio de divulgación al servicio de la pesca responsable.

Para el director gerente de ANACEF, Juan Carlos Martín Fragueiro: "*la pesca responsable empieza por conocer cada especie. La sostenibilidad no parte únicamente de la normativa pesquera o los controles, sino también del conocimiento de las especies objeto de explotación*".

La publicación, además, está concebida como una herramienta de consulta capaz de acompañar al producto pesquero a lo largo de toda su cadena de valor; profesionales de la pesca, de la industria de transformación y comercialización, restauradores y docentes pueden encontrar en él información rigurosa desde el punto de vista científico y técnico en un formato accesible y práctico.

El libro trasciende así el ámbito estrictamente sectorial para convertirse en un puente entre la gente del mar y una sociedad cada vez más consciente de la trazabilidad alimentaria.

La ciencia y la experiencia acumulada por la flota de ANACEF ilustran en este libro la estrecha relación que une a los ecosistemas marinos, la actividad pesquera y los alimentos que consumimos. M

Contenido:
Plataforma ECOAFRIK
Centro de Biodiversidad Marina. Nigrán, Pontevedra

Edita:
ANACEF OPP43



El trabajo a bordo de un buque es una labor con muchos riesgos. A los riesgos propios de la navegación, hay que sumarle los derivados de las labores desarrolladas en un medio de trabajo en constante movimiento, con superficies que pueden estar resbaladizas y utilizando máquinas y herramientas que desarrollan una gran fuerza, como las que llevan los buques mercantes y pesqueros.

TU BIENESTAR
nuestra prioridad



UNIÓN EUROPEA
FONDO SOCIAL EUROPEO

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES
SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

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