

# MAR

Nº 643

MARZO 2024

## VISITA INSTITUCIONAL

Elma Saiz y Borja Suárez estuvieron en los servicios centrales del ISM en Madrid

## TRÁFICO PORTUARIO

Puertos del Estado presentó la Memoria anual de tráfico de mercancías y pasajeros

## MES DE LA MUJER

Conmemoramos el 8M con iniciativas donde mujer y pesca son las protagonistas



# REVISTA **Mar**

## En tres formatos

*En papel*  
Solicita tu ejemplar en  
[revista.mar.ism@seg-social.es](mailto:revista.mar.ism@seg-social.es)



*En internet*  
<https://revistamar.seg-social.es>



*En pdf* para descargar  
desde la hemeroteca

## Más cerca de ti



# Trabajo digno en la pesca



Empezamos el mes de marzo con una estupenda noticia para los trabajadores del mar. Entra en vigor la adhesi3n de Espa1a al Convenio 188 de la Organizaci3n Mundial del Trabajo (OIT) que firmamos hace un a1o. No podemos hablar de verdadera sostenibilidad en la pesca si olvidamos la parte medioambiental, la econ3mica o la social. Con la adhesi3n a este Tratado, ya son 21 los pa1ses que apuestan claramente por la sostenibilidad social del sector y el pleno desarrollo de las personas que trabajan en el mismo.

Espa1a, a1n antes de la creaci3n del Convenio de la OIT en 2017 y de su reciente adhesi3n, ya cumpl1a- incluso superaba- los m1nimos que establece en su articulado. La Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protecci3n social de las personas trabajadoras del sector mar1timo, impulsada por el Instituto Social de la Marina, recopil3 y actualiz3

todas las normas existentes en nuestro ordenamiento jur1dico sobre la materia.

Embarcarse nunca ha sido una tarea f1cil. A las largas jornadas en un medio hostil como es el mar, en una plataforma en movimiento y en condiciones meteorol3gicas a veces muy complicadas, se une la distancia al hogar y a los seres queridos, la soledad o el aislamiento. La aplicaci3n del C-188 garantiza derechos tan b1sicos como la atenci3n m1dica y la seguridad social, la formaci3n, las condiciones de contrataci3n, la rotaci3n de tripulaciones, los descansos en las jornadas y los per1odos de vacaciones o la edad m1nima de acceso a la profesi3n. En definitiva, seguridad a bordo de los pesqueros, alimento, alojamiento, asistencia m1dica en el mar y pr1cticas de empleo responsables o, lo que es lo mismo, justicia social y dignidad para el trabajo en el mar. [M](#)



## Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

## Dirección colegiada:

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

Medios: Anabel Gutiérrez (ana-isabel.gutierrez1@seg-social.es)

Contenidos: Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es)

## Redacción:

Clara González (clara.gonzalez@seg-social.es)

José M<sup>a</sup> Núñez de Castro (jose-maria.nunez@seg-social.es)

**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 Administrativa. 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). Tels. 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 Administrativa. C/ Churruga, 2. Tel. 91 591 99 00.

**Málaga:** Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen). 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 Administrativa. 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, 5<sup>a</sup> planta. 28004 Madrid. Tel. 91 700 66 00.

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

**Diseño y maquetación:** Ismael Ortuño para Estugraf

**Imprime:** Estugraf www.estugraf.com

**Depósito Legal:** M.16516/1963

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



# sumario

## 643. Marzo 2024



**Foto de portada:** Casco de mercante. Andreas G. Karelias.



### Visita institucional

La ministra de Inclusión y el secretario de Estado de la Seguridad Social visitaron el ISM. **PÁGINA 6**

## CELEBRANDO EL 8M



En el mes de la mujer damos a conocer iniciativas en las que las féminas son protagonistas junto al mar y la pesca. **PÁGINA 8**

## TRÁFICO PORTUARIO

Al cierre del ejercicio 2023, los puertos de interés general del Estado movieron un total de 543.307.743 toneladas, un 3,3% menos que en 2022. **PÁGINA 12**





## FITUR



**El turismo de cruceros** ha superado la crisis de la pandemia registrando récords en los puertos españoles. **PÁGINA 18**

## TRIBUNA



**Javier Garat** escribe sobre el vertido de pélets en Galicia afirmando que debemos aprender de la tragedia. **PÁGINA 28**

## ¿REALIDAD O FICCIÓN?



**Vicente Prieto** relata cómo las leyendas de animales prehistóricos de grandes dimensiones abundan entre los navegantes. **PÁGINA 52**

**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.

## Y además:

### 24 Puertos y ciudades

La cultura y el arte acercan los puertos a los ciudadanos. También las infraestructuras. Puertos y ciudades caminan juntos hacia el futuro.

### 30 Convenio 188

Félix Peinado y Juan Manuel Trujillo reflexionan sobre el C-188 que mejora las condiciones sociolaborales en la pesca.

### 36 Fatiga y estrés

Alejandro León explica los factores que influyen en la salud emocional de los tripulantes. Controlar las emociones puede evitar accidentes en el mar.

### 40 Amarradores

Aunque desconocida para muchos, la labor de estos trabajadores portuarios es esencial para la fluidez de las operaciones marítimas.

### 44 El ISM en Sevilla

No tiene mar, pero sí afiliados en el REM. Conocemos el trabajo que se hace en nuestra Dirección Provincial de la capital andaluza.

### 48 Entrevista

Nos acercamos a la labor investigadora de José Luis Cort, biólogo del IEO, experto mundial en atún.

### 56 Páginas médicas


El vértigo, esa sensación de que nos mareamos y caemos al vacío, suele relacionarse con una alteración del oído interno.

### 58 Cocina a bordo

Nuestro recetario saludable incluye en este número unos deliciosos puerros a la carbonara.

## Síguenos en:

 RevistaMAR.ISM

 @ISMrevistamar

 <https://revistamar.seg-social.es>

Descárgala en tu smartphone



VISITA INSTITUCIONAL

# Elma Saiz y Borja Suárez en el ISM



La ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz, y el Secretario de Estado de Seguridad Social y Pensiones, Borja Suárez, visitaron el pasado 14 de febrero los servicios centrales del Instituto Social de la Marina en Madrid. Acompañados por la directora del organismo, Elena Martínez Carqués, conocieron el funcionamiento del Centro Radio Médico Español (CRME).

Como también lo hicieron en su momento sus antecesores en el cargo, la ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz, visitó el pasado 14 de febrero los servicios centrales del Instituto

Social de la Marina (ISM) para conocer de cerca la labor del organismo a favor de la gente del mar y su protección social.

En un briefing de bienvenida introductorio, la directora del Instituto, Elena Martínez Carqués, presen-

tó al equipo directivo de la Entidad, detallando aspectos de la gestión diaria del organismo. Elma Saiz mostró su satisfacción al conocer el Plan de Formación que el ISM lleva a cabo para promover la cualificación profesional de los trabajadores del mar. Se interesó especialmente por los cursos que se imparten en los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio e Isla Cristina, así como por las enseñanzas profesionales duales que ofrece el Instituto de Formación Marítimo-Pesquera de Las Palmas de Gran Canaria.

La ministra de Inclusión estuvo acompañada por el secretario de Estado de Seguridad Social y Pensiones, Borja Suárez. Ambos se di-



rigieron al Centro Radio Médico Español (CRME) desde donde los pescadores reciben una atención médica de calidad cuando lo necesitan. Fernando Gómez, facultativo del Centro, explicó el método de trabajo que siguen para realizar consultas médicas con los barcos, el registro de llamadas de enfermos y la importancia de contar con los historiales de los pescadores embarcados, lo que permite conocer su estado de salud gracias a los reconocimientos médicos que realiza el ISM antes del embarque.



Elma Saiz se interesó por el método de trabajo del Centro RAdio Médico.

## MEDICINA A DISTANCIA

El Centro Radio Médico está a punto de cumplir 45 años y ha sido pionero en la práctica de la telemedicina en España. A través de satélite, los pescadores saben que tienen un médico cerca las 24 horas de todos los días del año. No solo eso. Además, cuentan con los buques Esperanza del Mar y Juan de la Cosa que les acompañan en sus mareas. Son auténticos hospitales flotantes desde donde, además de ser diagnosticados y tratados de cualquier dolencia, pueden también ser evacuados a tierra si su estado de salud lo precisa.

Fernando Gómez contactó con los dos barcos donde miembros de la tripulación, capitanes y equipo médico, saludaron a la ministra y al secretario de Estado. Desde el Esperanza del Mar, el capitán Luis León comentó el punto desde donde se realizaba la conexión (cerca de Irlanda) y cuándo tenían previsto regresar a tierra. La ministra se interesó por las condiciones meteorológicas y la situación de

la flota, sorprendiéndose de los equipos e instalaciones sanitarias de los buques. También se contactó con el Juan de la Cosa donde su capitana, Maite Ramírez, y los sanitarios conversaron con la ministra desde un quirófano. Elma Saiz expresó su deseo de visitar pronto los buques, prometiendo hacerlo lo antes que pueda.

Desde el año 2008, existe un convenio de colaboración con el Hospital General de la Defensa, cuyos facultativos ofrecen asesoramiento al Centro Radio Médico. En una videollamada con el Gómez Ulla, la

ministra preguntó por el tipo de consultas más frecuentes a lo que desde el hospital respondieron que son las lesiones con utensilios de pesca. Estos accidentes precisan en ocasiones de una segunda opinión. “Por ejemplo, cuando se clava algún objeto en el ojo de un pescador, los médicos del CRME reciben asesoramiento de un oftalmólogo para atender el caso si lo precisan”, dijeron. También se interesó por la salud mental de los pescadores.

No es este el primer contacto que Elma Saiz tiene con la gente del mar. A principios de febrero se reunió con mariscadoras en Buea a las que ofreció “mano tendida y escucha activa”, ahondando en el compromiso del Gobierno con la mejora de la protección social. “Luchar contra la brecha de género y proteger la penosidad y dureza del trabajo que desarrollan es uno de los objetivos de la Seguridad Social”, dijo entonces la ministra. **M**

---

Es la primera vez  
que la ministra  
de Inclusión,  
Seguridad Social  
y Migraciones  
visita los servicios  
centrales del ISM

---

TEXTO ANA DIAZ  
FOTOS ALBERTO POLO

La ministra Elma Saíz  
con mariscadoras en A Coruña

# Mujeres en la pesca: cada vez más reivindicadas

Cuando llega marzo, cada rincón se tiñe de morado acompañado de eslóganes, pancartas y productos que apoyan la causa feminista. No existe un modelo perfecto para reivindicar la aportación de la mujer en el ámbito laboral, doméstico y social. Sin embargo, hay proyectos legislativos y sociales que buscan visibilizar el valor de las mujeres y el impacto que ejercen en el sector donde están involucradas.

El pasado mes de febrero, la ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz participó en la asamblea general de la Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca (Anmupesca) celebrado en A Coruña. Durante el encuentro, la asociación presentó el mapa

interactivo "Mapa das mulleres da pesca na provincia da Coruña" que sitúa a lo largo de la geografía de Galicia el número de mujeres que trabajan en el sector en las zonas costeras donde hay actividad pesquera. De momento, solo está disponible para visualizarlo en esa provincia gallega,

pero el objetivo es extenderlo al resto de provincias.

La ministra también conversó con las mariscadoras de la localidad de Boiro. Durante la reunión, Saiz escuchó las condiciones laborales que sufren y les ha ofrecido una "mano tendida absoluta a las reivindicaciones de las traba-





*jadoras*". También mostró el "compromiso por parte del Gobierno" para llevar a cabo la protección necesarias para desarrollar las labores de marisqueo.

## DATOS Y LEGISLACIÓN

La legislación nacional contempla la igualdad de trato en el sector pesquero en el artículo 5 de la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera. Así, desarrolla que se respetará de la siguiente manera:

*"El principio de igualdad de trato y oportunidades con el fin de evitar, en el desarrollo de las distintas activi-*

---

## "La imagen de la revolución industrial tiene imagen de mujer y nombre de mujer",

Mariña López

*dades reguladas en esta ley, situaciones de discriminación de hecho por razón de sexo, origen racial o étnico, discapacidad, orientación sexual, identidad de género, características sexuales, edad, creencias o religión,*

*o cualquier otra condición o circunstancia personal o social*".

Además, esta reciente legislación contempla la aplicación de un coeficiente reductor en la edad de jubilación en el caso de redes, neskatillas y empacadoras. *"Se trata de trabajos especialmente penosos, duros y con un mayor desgaste por su exigencia física o psíquica, como lo demuestra el nivel elevado de bajas por accidentes o enfermedades"*.

Además, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), a través de la Secretaría General de Pesca (SGP), tiene vigente el

El Plan para la Igualdad de Género en el Sector Pesquero y Acuícola 2021-2027, que es una continuidad del Plan para la Igualdad de Género en el Sector Pesquero y Acuícola 2015-2020.

La estrategia se divide en tres ejes de actuación: la incorporación de las mujeres al sector, mejora de las condiciones laborales y participación efectiva en los órganos y procesos de toma de decisión a través del recurso de su asociacionismo y liderazgo.

Según datos del ISM de enero de 2024, casi el 16% de los afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores del Mar (REM) son mujeres y algo más del 84% hombres. Estos resultados demuestran la presencia desigual de mujeres y hombres trabajadores en el REM en sus diferentes sectores profesionales. Donde hay una mayor presencia femenina en España es en el sector de la acuicultura en Galicia. En total hay 4.839 personas trabajadoras tanto en el marisqueo a pie, como en los mejilloneros. En el primer caso, hay 2.227 mujeres trabajadoras, frente a las 983 hombres. En los mejilloneros hay un 519 mujeres y 1.110 hombres. En el sector de la pesca, son cifras más llamativas con un total de 720 mujeres, frente a los 8.616 hombres.

En el País Vasco, también hay una falta de presencia femenina muy significativa en el sector de la pesca con 125 mujeres frente a los 1.365 hombres.

Es decir, estos datos muestran la reducida cifra de mujeres en el sector de esta región con un 9%, respecto al 91% de los hombres trabajadores.



Saiz durante el acto convocado por Anmupesca.

## REPRESENTACIÓN Y ESTRATEGIAS

María Caldeiro, gerente de Fundamar, considera importante fijar planes estratégicos que planteen medidas y soluciones. Sin embargo, avisa de que estas cuestiones “bien analizadas, con los mismos desafíos y soluciones de todos los años” no van acompañadas de una ampliación de recursos. “Hay una buena disposición por parte de las entidades patronales, sindicales y, en mi caso,

organizaciones del tercer sector, pero nos encontramos con que no hay recursos específicos para llevar a cabo ese plan”, ha explicado.

A este respecto, Mariña López, responsable de gestión en la fundación Funpromar y directora del Museo ANFACO de la Conserva, coincide en la necesidad de ampliar los recursos y destaca la importancia de realizar homenajes a mujeres del sector porque “la imagen cuenta mucho”.

López apunta que “hay una referencia constante a la figura masculina del mar, pero no tanto a la figura femenina. Esta idea, detalla la responsable de Funpromar, se demuestra en los libros de texto “cuando se habla de la etapa histórica de la salazón romana o ciertas actividades como estibadoras donde dibujan o representan a un hombre”.

Por ello, insiste en la necesidad de realizar una divulgación sobre el asunto a través de “homenajes en

---

El 16% de los  
afiliados al  
Régimen Especial  
de la Seguridad  
Social de los  
Trabajadores del  
Mar son mujeres





Mujer inspeccionando tanques de peces.

*forma figurativa, no figurativa y representativa". Así lo manifiesta: "He escuchado mil veces que la mujer no se ha incorporado al mundo laboral hasta los años 60 y te preguntas, ¿de qué están hablando?, ¿cómo puede afirmarse esto con tanta seguridad, si es todo lo contrario?"*

*Insiste en el papel de la mujer en el sector, que "siempre ha estado en activo y más en el sector del mar-industria y en el mar desde antes. Remitiendo otra vez a Galicia, la imagen de la revolución industrial tiene imagen de mujer y nombre de mujer, pero no la he visto en ningún lado (...) ¿cómo puede ser que falten imágenes de la mujer obrera?" ha expuesto.*

## MUJERES EN ÁFRICA

En el plano internacional, el Consejo Consultivo de Pesca de Larga Distancia (LDAC) y la Plataforma de Coordinación de Actores No Estatales Africanos en la Pesca y la Acuicultura (AFRIFISH-Net) han dado a conocer un dictamen a sus interlocutores políticos de la Unión Europea (Comisión Europea) y África (Unión Africana).

El documento, que está englobado en el "Memorando de Entendimiento", firmado por ambas organizaciones en 2023, desarrolla recomendaciones dirigidas a las profesionales en las comunidades de pesca africana. Para ello, piden impulsar el papel de las mujeres a través de políticas comunitarias como la política de asociaciones internacionales y desarrollo (IN-TPA) y los acuerdos de colaboración de pesca sostenible (SFPA) y, concretamente, mediante el apoyo sectorial.

En este sentido, LDAC y AFRIFISH-Net denuncian la falta de visibilidad y representación en la toma de decisiones y solicitan una mejora de las condiciones laborales y de vida y el cuidado de los recursos.

Por ello, proponen a la UE la aplicación de la cláusula de no discriminación, la mejora en el acceso a la materia prima para su transformación y que los SFPA puedan contribuir a identificar las necesidades de las mujeres en la pesca.

En definitiva, las cifras demuestran que sigue siendo necesaria



## Premios Goya


Los premios Goya 2024 han contado con la creación audiovisual "Matria", película nominada a mejor dirección novel de Álvaro Gago y mejor actriz protagonista con María Vázquez. La proyección cuenta una historia insertada en un pueblo de Galicia. Aunque la trama no se centra únicamente en las mujeres trabajadoras de la conserva y su implicación en el sector, sí podemos ver una aproximación de la situación laboral en la que muchas se ven sumidas.

Ramona es una mujer trabajadora, como sus otras compañeras, que se rebela ante un cambio en las condiciones laborales que no se ajustan a las horas y esfuerzo en la jornada laboral. A lo largo de los 99 minutos se puede ver a una protagonista que sobrevive en un pueblo costero gallego a través de pequeños trabajos en el sector.

una respuesta social e institucional ante la situación de las mujeres en el sector pesquero. Sin embargo, existen diferentes propuestas y proyectos realizados a nivel nacional e internacional, que están contribuyendo a vislumbrar un horizonte en el que ellas pueden verse identificadas. [M](#)

———— CLARA GONZÁLEZ SALVADOR

DATOS PROVISIONALES DEL TRÁFICO PORTUARIO EN 2023



# 543 millones de toneladas, un 3,3% menos

Bahía de Algeciras sigue siendo el principal puerto de España.

El tráfico de mercancías cierra 2023 con más de 543 millones de toneladas desplazadas en puertos de titularidad estatal. Este dato supone un descenso del 3,3% respecto a 2022. Los datos provisionales publicados por Puertos del Estado reflejan un fuerte retroceso causado por la guerra entre Ucrania y Rusia, el conflicto en Israel y los ataques en el Mar Rojo que han bloqueado el Canal de Suez.

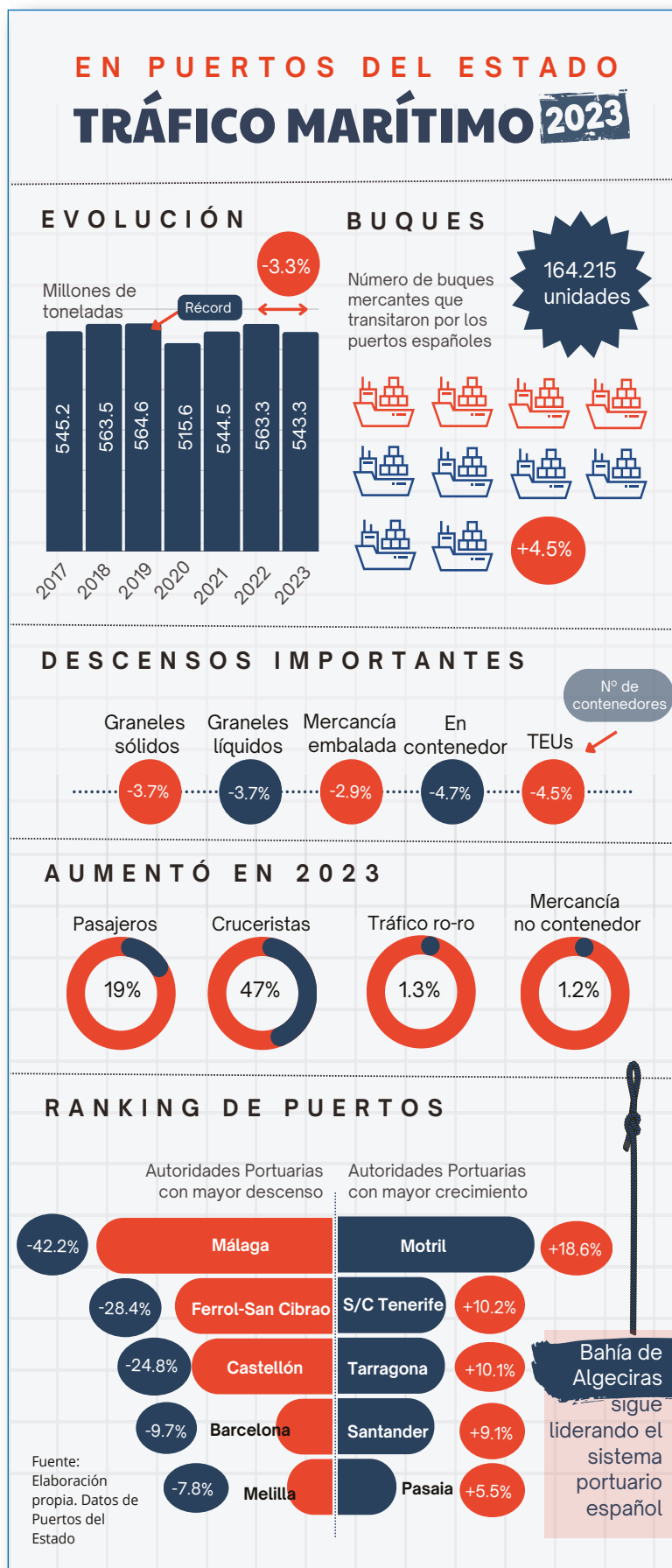
El 26 de enero, la UNCTAD, Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, advirtió de que la creciente oleada de ataques contra buques en el Mar Rojo está añadiendo tensión a unas rutas marítimas ya afectadas por otros conflictos y el cambio climático. El jefe de logística comercial de la UNCTAD, Jan Hoffmann, subrayó que el actual conflicto en Ucrania ha provocado cambios sustancia-



les en el comercio de petróleo y cereales, modificando patrones establecidos. El Canal de Panamá, otra arteria clave para el comercio mundial, se enfrenta a una grave sequía que ha disminuido los niveles de agua, provocando una asombrosa reducción del 36% de los tráficos totales en el último mes en comparación con los de hace un año. A esta situación se le ha sumado la crisis en el Mar Rojo, marcada por los ataques dirigidos por los hutíes que

**El bloqueo en el Canal de Suez está provocando demoras, cambios de rutas y subida de precios**

están bloqueando las rutas marítimas. En respuesta a la crisis del Mar Rojo, los principales actores del sector marítimo han suspendido temporalmente los tránsitos por Suez. En particular, los tráficos semanales de portacontenedores se han desplomado un 67%. Los de petroleros y gaseros también están experimentando descensos significativos. Mientras tanto, los precios del transporte marítimo y de las primas de los seguros están aumentando. Por ejemplo, las tarifas medias al contado del transporte de contenedores desde Shanghai crecieron un 122% desde principios de diciembre.



Además, los buques desviados de las rutas de los canales de Suez y Panamá se ven obligados a viajar más rápido para compensar los desvíos, consumiendo más combustible por milla y emitiendo más CO<sub>2</sub>, lo que agrava aún más los problemas medioambientales, según Hoffmann.

## DATOS PROVISIONALES

Como es lógico toda esta situación ha repercutido negativamente en los datos de tráfico portuario de nuestro país. Puertos del Estado acaba de publicar los datos provisionales correspondientes a 2023. En este año se movieron 543.307.746 toneladas, lo que supone un 3,3% menos que en 2022 (que registró 561,7 millones de toneladas).

La mercancía general se contrajo un 3% respecto al año anterior hasta alcanzar los 262,6 millones de toneladas, por el descenso de la que se transporta en contenedor (-4,7%), hasta llegar a 178,7 millones de toneladas. Sin embargo, el dato de diciembre de 2023 es superior al del mismo mes de 2022. Se sigue la tendencia iniciada en noviembre que refleja cierta recuperación de la mercancía. También se reduce el tráfico marítimo en TEUs un 4,5% (16.379.280 millones de toneladas), aunque se nota el alza en diciembre tanto en tránsito, como entrada-salida nacional y entrada-salida exterior. Por su parte, el volumen de mercancía general convencional aumentó el 1,2% hasta los 83,9 millones. El buen comportamiento de los vehículos que como

## Las Palmas, puerto verde

Un estudio realizado por la Cátedra Unesco de Ciclo de Vida y Cambio Climático ESCI-UPF, ha certificado una reducción de la huella de carbono del 36% en el periodo 2019-2021 en el puerto de Las Palmas. La Unión Europea respaldó el pasado año la política medioambiental de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (APLP) y aprobó una inversión del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Feder) de 1.6 millones de euros para cuatro proyectos en los puertos de Las Palmas, Arinaga y Puerto del Rosario.

El presidente de la APLP, Luis Ibarra, explica la trascendencia de este pilar de renovación energética en la estrategia medioambiental portuaria. "Los puertos activos como Las Pal-

mas son infraestructuras que, por definición, consumen mucha energía y precisan de sistemas de seguridad y de autoprotección como la iluminación de grandes espacios donde transitan vehículos pesados e imponentes volúmenes de mercancías que, a su vez, son la evidencia de la buena salud de las economías asociadas y de la creación de empleo local". "Ya hemos cambiado cerca de 2.600 puntos de luz convencional por LED en los muelles y viales de nuestros puertos y nos quedan otros 1.600 que estamos instalando, lo que da medida de la magnitud del esfuerzo y del compromiso de esta Autoridad Portuaria con la sostenibilidad", apunta Luis Ibarra.

## Cae un 4,7% el transporte de mercancía en contenedor

mercancía aumentaron el 19,6% hasta los 3,8 millones, explica en parte este progreso.

Los graneles sólidos registraron una caída del 3,7%, pese al buen comportamiento del tráfico de cereales (+33%). El tráfico de graneles líquidos también descendió (-3,7%).

## CRECIMIENTOS INESPERADOS

El tráfico ro-ro creció el 1,3% hasta los 71,8 millones de toneladas. El

número de buques mercantes por los puertos españoles aumentó en 2023 el 4,5%, según las estadísticas de Puertos del Estado, con un total de 164.215 unidades, y el arqueo bruto creció un 6%.

Las mejores noticias llegan desde el tráfico de pasajeros, que confirma su fuerte ascenso en 2023. En total, 39,2 millones de personas pasaron por los puertos españoles, un 18,9% más que en 2022. Y como se preveía el movimiento de cruceristas logró en 2023 el récord absoluto -que se estableció en 2019 con 10,6 millones de personas-, superando ya los 12 millones, lo que supone un 46,8% más que en 2022. Se confirma el liderazgo de Barcelona y Baleares, con aumentos en casi todos los puertos, pero destaca especialmente el





El puerto de Las Palmas ha obtenido una certificación por reducir la huella de carbono un 36% en tres años.

fuerte impulso en Cádiz (+72,4%) y los puertos canarios (ver *reportaje en página 12*).

## PUERTO DESTACADO

Bahía de Algeciras sigue siendo el principal puerto de España. En 2023, a pesar de la caída de un 2,3%, se mantiene por octavo año consecutivo por encima de los 100 millones de toneladas movidas (concretamente, 104,7 millones). Esta recesión se ha visto lastrada especialmente por la bajada de los graneles líquidos y sólidos, según ha destacado su presidente, Gerardo Landaluce. También ha resaltado el comportamiento del tráfico de pasajeros: 5,5 millones, un 26% más. Por su parte, el Estrecho ha absorbido 458.000 camiones con mercancías import/

export, un 1% menos. El tráfico de contenedores, aún en cifras provisionales, alcanza los 4,73 millones de Teus, un 0,7% menos que el año anterior. En este apartado destaca el aumento de contenedores llenos de importación en un 10% y el descenso de los de exportación en un 16%.

*"El Puerto de Algeciras está preparado para que las cadenas de suministro se resientan lo menos posible".* De esta forma, el presidente

de la APBA ha puesto en valor, la buena salud del Puerto Bahía de Algeciras durante el balance de 2023. *"Una nueva situación coyuntural en el mundo debido, entre otros factores, a la crisis del Mar Rojo que evidencia el papel estratégico que juega Algeciras para aliviar los problemas que se plantean en las principales rutas marítimas"*, ha dicho.

## PUERTOS CON MÁS TRÁFICO

En general, el ranking en cuanto al total de mercancías movidas se ha mantenido igual que hace un año: Algeciras (104,7 millones de toneladas), a distancia de Valencia (77,2 millones) y Barcelona (64 millones), los tres con pérdidas respecto a 2022. Cartagena ha mantenido su cuarta posición con

---

El sector de  
cruceros ha  
superado el  
récord de 2019

37,5 millones de toneladas y de hecho ha incrementado sus tráficos el 2,7%, y también lo ha hecho Bilbao (0,1%), que se ha quedado con 32,9 millones de toneladas en la quinta posición.

Por tipo de mercancías destaca el papel de Cartagena en el segmento de líquidos que, pese a que ha movido un 1,3% menos, alcanza los mayores tráficos de la red portuaria, con 27,6 millones de toneladas. En cuanto al registro de tráfico de cereales Gijón encabeza el volumen de esta tipología de producto con 16,11 millones de toneladas, pero ha perdido el 5% de su tráfico respecto a 2022. Le sigue Tarragona con 10,1 millones de toneladas y, en este caso, un incremento próximo al 9%.

### Los puertos de Gijón y Tarragona lideran el tráfico marítimo de cereales

Las mercancías movidas en rampa Ro-Ro quedan como tráficos al alza en 2023. Los puertos españoles han acumulado 71,86 millones de toneladas, con liderazgo de nuevo para Baleares, que gestionó prácticamente 14 millones de toneladas y creció el 4,3% respecto al año anterior. Valencia ha sido el que más unidades de transporte intermodal ha movido, con 479.963 unidades, y un crecimiento del 1,3%.

## Álvaro Rodríguez Dapena Presidente de Puertos del Estado

“Hay que reforzar el papel de los puertos como motores de desarrollo”



### ¿Ha influido en esta reducción del tráfico marítimo la situación internacional?

2023 ha sido un año marcado por un contexto de incertidumbre geopolítica y económica a nivel mundial, lo que ha impactado sobre los tráficos del sistema portuario de titularidad estatal. A la invasión de Ucrania se le ha sumado el conflicto en Israel y la franja de Gaza, cuyos efectos se han extendido sobre el Mar Rojo, una de las principales rutas comerciales del mundo. La eco-

nomía global es muy sensible a este tipo de fenómenos con gran potencial de desestabilización territorial, y reaccionó con una fuerte inflación, empezando por el fuerte repunte de los precios de la energía, seguida de un desacoplamiento de numerosos procesos de producción y consumo. La cadena logística transoceánica se ha tensado hasta el punto de verse ralentizados o directamente interrumpidos ocasionalmente flujos de mercancías, lo que ha provocado



caídas en los tráficos portuarios, especialmente los relativos a contenedores.

### ¿Qué tipo de mercancías han notado más esta desaceleración?

La desaceleración se ha notado sobre todo en el segmento de la mercancía general en contenedor. Mientras que la mercancía general convencional (automoción y carga rodada, producto siderúrgico, etc.) creció en 2023 un 1,2% con respecto al 2022, la que se desplaza en contenedor cayó un 4,7%. Ello ha hecho que el total de la mercancía general haya retrocedido un 2,9%. Con todo, hemos podido constatar al final del año pasado una mejoría del tráfico de contenedores (en diciembre fueron 16,6 millones de toneladas frente a 14,2 el año pasado), lo que quizá hace presagiar una recuperación, aunque todavía es prematuro asegurarlo.

### ¿Qué tráficos han tenido, en cambio, comportamientos positivos?

En lo que respecta al tráfico de pasajeros, 2023 ha sido un año muy bueno. No sólo se ha confirmado la plena recuperación de la movilidad de personas tras la pandemia, sino que, por ejemplo, en el sector de los cruceros se ha superado con creces la cifra récord de 2019. Aquel año se contabilizaron 10,6 millones de movimientos de cruceristas por nuestros puertos, y en 2023 se han superado los 12 millones. En total, 39,2 millones de pasajeros, tanto de crucero como de línea regular, pasaron por los

puertos del sistema de titularidad estatal, lo que supone un aumento del 18,9% respecto a 2022.

### ¿Qué previsiones hay este año?

Las previsiones para 2024 siguen augurando tensiones globales y problemas específicos para el sector marítimo-portuario. Por eso, se hace más necesario que nunca seguir trabajando juntos para reforzar la competitividad de nuestros puertos, invirtiendo en innovación, en sostenibilidad... para, en definitiva, reforzar el papel de los puertos como motores de desarrollo económico, social y medioambiental.

“Puertos del Estado está alertando de algunos efectos indeseados de determinadas medidas medioambientales”

**En enero entró en vigor el Régimen de comercio de emisiones de la UE. Una resolución que afecta especialmente a los puertos de Valencia, Barcelona y Algeciras.**

En efecto, el exigente objetivo de descarbonización marcado por las

instituciones europeas, plasmado, entre otras medidas, por el paquete regulatorio 'Fit for 55', siendo absolutamente necesario para enfrentar la emergencia climática, ha de ser eficaz desde un punto de vista pragmático tanto en términos del propio transporte como del fin ambiental que persigue. Desde nuestro firme compromiso con la sostenibilidad, Puertos del Estado y el sistema portuario de titularidad estatal está alertando de algunos efectos indeseados de determinadas medidas medioambientales, como la extensión en la Unión Europea del ETS al transporte marítimo, cuyo calendario de implantación es mucho más rápido que el de otras medidas del paquete 'Fit for 55' (Fuel-EU, AFIR, la aplicación del propio ETS a otros modos de transporte terrestre...) con un diseño más acorde con la capacidad tecnológica de adaptación del sector a las nuevas energías limpias, hecho que amenaza con distorsionar los mercados y provocar una fuga de tráficos a otros países no europeos en contra del propio objetivo de descarbonización que se persigue. Puertos del Estado y los puertos españoles más afectados confiamos en encontrar los mecanismos para afrontar a escala multilateral una transición energética justa y equilibrada, que permita afrontar la emergencia climática desde el consenso global, equilibrando ambición con pragmatismo. **M**

ANABEL GUTIÉRREZ

EL SECTOR CRUCEROS SUPERA LAS CIFRAS DE ANTES DE LA PANDEMIA

# Vacaciones en el mar

La Feria Internacional del Turismo (FITUR) en Madrid nos hace soñar con destinos cercanos o exóticos a los que ir en nuestras próximas vacaciones. Con la llegada de 80 millones de visitantes en 2023 nos hemos convertido en el primer receptor de turistas del mundo. Las cifras demuestran que el mar y los cruceros son una opción cada vez más atractiva tanto para los viajeros nacionales como extranjeros. El sector navega viento en popa batiendo los récords de antes de la pandemia.

Preparen maletas, gafas de sol, y bañador para embarcar en el Love Boat. La mítica serie americana de los años 70 y 80 mostraba a los telespectadores una manera de conocer el mundo que, si bien entonces era algo inusual en nuestro país, cada vez gana más adeptos. En la actualidad son muchos los españoles que se animan a descubrir destinos en un barco, atraídos por las ofertas del todo incluido, las experiencias a bordo o las puestas de sol en alta mar. Tam-

---

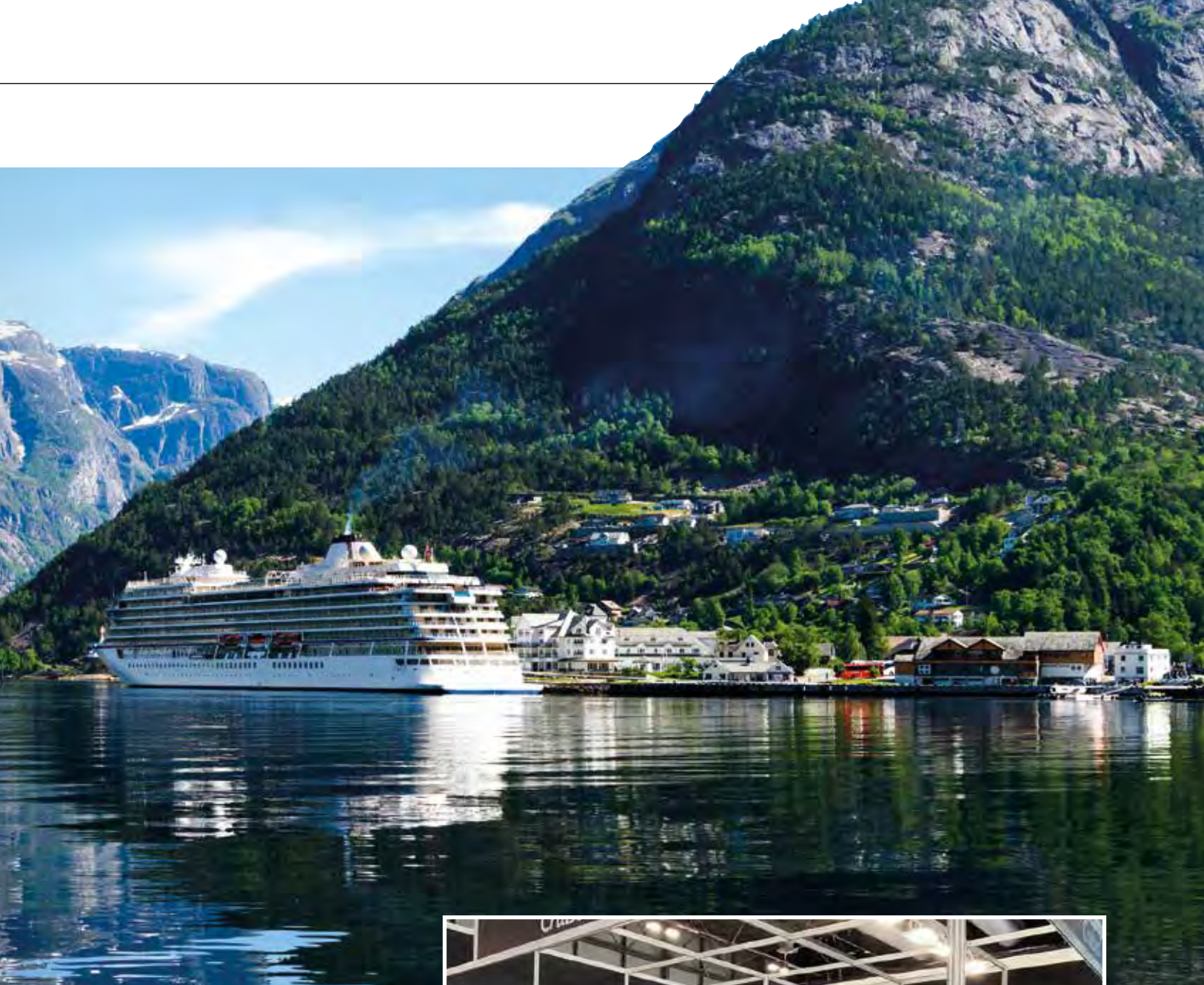
El tráfico de cruceristas en España se ha incrementado un 46,8% respecto a 2022 mejorando los datos de antes de la pandemia

bién nuestros puertos son receptores de turistas extranjeros que hacen escala en nuestra costa con ganas de conocer el rico patrimonio que podemos ofrecer.

La flota global de cruceros está formada por 350 buques, más otros 79 que se construirán entre 2022 y 2028. La mayoría de ellos en astilleros europeos, donde más del 80% de los pedidos civiles son barcos de crucero.

Esta industria es una importante fuente de ingresos tanto para las ciudades con puerto base o





de escala como para sus áreas colindantes. Los beneficios económicos directos son la creación de puestos de trabajo, los ingresos por tasas y derechos portuarios y los gastos que hacen los turistas.

Según datos de UN Tourism (la antigua Organización Mundial del Turismo), un total de 33 millones de personas realizaron un crucero en 2023, aportando 155.000 millones de dólares a la economía global. Cada 24 cruceristas se soporta un empleo formal en el sector, donde trabajan 1,2 millones

FITUR Cruises es el espacio dedicado exclusivamente a los cruceros en Ifema

de personas en todo el mundo. El crucerista gasta una media de 800\$ en los puertos y son fieles a este tipo de turismo, ya que 6 de

cada 10 viajeros de los que tomaron un crucero en 2022 afirman que visitarían de nuevo alguno de los destinos por los que han pasa-





El Puerto de Cádiz dio a conocer su proyecto de electrificación en Fitur Cruises.

do, bien en otro crucero o en otro tipo de viaje.

Por otra parte, España se situó en dicho año en el cuarto destino del mundo de cruceros, después de Méjico, Bahamas y Grecia.

De acuerdo con la Organización de Naciones Unidas para el Turismo, la industria de cruceros tiene un impacto directo en sectores económicos como los servicios y la gobernabilidad; el transporte; el retail y la manufactura; las finanzas, bienes raíces y seguros, así como la construcción, la agricultura y la alimentación.

Según se desprende del estudio elaborado por Tourism Economics/Oxford Economics para la Asociación Internacional de Líneas de Crucero (CLIA), el sector generó en España un impacto económico de 5.600 millones de euros y más de 42.000 empleos en 2022, año en el que aún coleaban los efectos de la pandemia y las restricciones a la movilidad.

Puertos del Estado destaca en su memoria anual que el año pasado pasaron por nuestros puertos más de 12 millones de cruceristas, cifra que supone un 46,8% más que en 2022.

De los 28 puertos de titularidad estatal, llama la atención que puertos pequeños como Ceuta o Motril hayan aumentado su cifra de visitantes un 641,7% y 441,2%

---

**Barcelona  
encabeza la lista  
de puertos de  
cruceros europeos  
y forma parte del  
Top 10 mundial  
donde también  
está Palma**

respectivamente. Otras instalaciones portuarias con muy buenos resultados en 2023 fueron Tarragona (+80,5%), Bahía de Cádiz (+72,4%), Alicante (+67%) y Barcelona (+52%).

Por su ubicación geográfica y su conectividad con el continente, Barcelona es el principal puerto de cruceros en Europa, sirviendo de base para muchos itinerarios por el Mediterráneo. Además, en 2022 se situó entre los 10 puertos más importantes, ocupando el segundo puesto en el ránking mundial tras Miami. Palma también se coló entonces en la lista del Top 10 en décima posición.

## **FITUR CRUISES**

El portal [crueroadicto.com](http://crueroadicto.com), el más importante medio en español dedicado a la difusión de noticias del sector, organizó en Ifema el espacio Fitur Cruises donde se dieron cita representantes de las autoridades portuarias españolas y de las navieras especializadas en cruceros para explicar la realidad actual de esta industria que ha superado la crisis derivada de la Covid-19.

Fitur Cruises contribuye así a la dinamización comercial de los cruceros, reforzando la imagen de sostenibilidad de esta industria y ofreciendo un punto de encuentro con los puertos, los destinos turísticos, las navieras, las agencias de viaje y, por supuesto, los turistas cuyas valoraciones sirvieron para elegir a las mejores navieras, puertos y barcos de 2023.

Los premios [crueroadictos](http://crueroadicto.com), que cuentan con la certificación de





## La industria mundial de cruceros en 2014

- Icon of the Seas, el crucero más grande del mundo, ha comenzado a navegar
- Adora Magic City, será la primera embarcación china.
- Los cruceros serán eléctricos a partir de 2030.
- A pesar de la situación geopolítica, hay ganas de hacer cruceros.
- La industria es resiliente y líder en la materia a nivel global.
- América del Norte, Europa y Asia son los principales mercados emisores de viajeros.
- El Caribe y Méjico, Europa central y el Mediterráneo, son los destinos favoritos.

AENOR a la transparencia, recibieron el aplauso del sector. Son los propios usuarios quienes valoran, según su experiencia, los mejores en cada categoría. Barcelona ganó el premio al mejor puerto base en el Mediterráneo compitiendo en esa categoría con Málaga y Valencia como finalistas y Las Palmas de Gran Canaria se alzó con el premio al mejor puerto en el Atlántico Europa, categoría en la que competía con A Coruña, Lisboa y Southampton.

Por el escenario de Fitur Cruises pasaron Teófila Martínez, presidenta de la AP de Cádiz que, junto a Juan Garrosa, representante de Endesa, explicaron cómo se llevará a cabo el proceso de electrificación del muelle de cruceros. El proyecto OPS (Onshore Power Supply) del muelle Alfonso XIII estará finalizado este año y se cree que los barcos que lleguen

## Las Autoridades Portuarias apuestan por la sostenibilidad ambiental. Cádiz ofrecerá este año servicio de electrificación a cruceros

a Cádiz podrán utilizarlo a partir de verano.

Lorena Carmona y Carolina Gómez, asistente de la AP de Ceuta y representante de los servicios de turismo de la Ciudad Autónoma, respectivamente, explicaron el compromiso del puerto con la sostenibilidad ambiental y la con-

servación del medio marino, así como la integración en la ciudad. También mostraron los atractivos culturales y naturales que ofrecen a sus visitantes.

Y la AP de Málaga hizo oficial que la edición de Seatrade Med Málaga 2024 congregará en septiembre a

La serie americana "Vacaciones en el mar" nos dio a conocer esta industria.



las principales navieras, operadores y destinos del mundo.

Los puertos de interés general de Andalucía (Algeciras, Almería, Cádiz, Huelva, Málaga, Motril y Sevilla), más Ceuta y la agencia pública Puertos de Andalucía, unidos en la asociación Sunrise Andalucía, quieren que la región sea un “destino azul y sostenible” para el turismo de cruceros y la náutica. Rafael Carmona, presidente de la AP de Sevilla y de la asociación explicó que “trabajan para reforzar el vínculo con el turismo interior de la región y convertir Andalucía en destino preferente de cruceros, al estilo de los fiordos en Noruega o las islas griegas en el Mediterráneo”.

La sostenibilidad es el gran reto futuro de nuestros puertos que la persiguen a través de proyectos dirigidos a potenciar la descarbonización o el uso de combustibles alternativos; los avances en innovación y digitalización y la integración de los puertos con



Crucero en el puerto de Barcelona, el segundo en el ranking mundial.

## Andalucía quiere posicionarse como destino de cruceros en el Mediterráneo.

las ciudades que los albergan con proyectos sostenibles. Así, la AP de Tarragona presentó su nueva terminal de cruceros, sostenible, eco-eficiente e innovadora, operada por Global Ports Holding. La AP de Vigo mostró por su parte el proyecto “Peiraos do Solpor”, reconocido internacionalmente, con el que demuestra cómo las infraestructuras grises de los puertos también pueden ser verdes.

### PUERTOS DEL ESTADO

El organismo Puertos del Estado acudió una edición más a Fitur con un stand en el que, según nos contó el presidente de la Entidad, Álvaro Rodríguez, “integramos los intereses objeto de la Feria con los de las autoridades portuarias”. Durante los días que duró Fitur se llevaron a cabo en dicho espacio numerosas reuniones de trabajo con representantes de los distintos puertos. “Pretendemos llegar a las autoridades portuarias, en general,



La entrega de los premios cruceroadictos despertó gran interés en el sector.





y a sus clientes directos. Esto es, los cruceristas”, dijo Rodríguez.

España, a juicio del presidente de Puertos del Estado, tiene una “muy buena oferta turística, lo que nos permite realzar aún más el turismo”. Prueba de ello son las cifras. “Hemos batido en 2023 el récord de visitantes, con la llegada de más de 80 millones de personas, convirtiéndonos en el primer país del mundo receptor de turistas. Estamos en una especie de locos años 20 donde la gente valora muchísimo emplear su ocio y tiempo libre en conocer distintos lugares del planeta. El hecho de que a España lleguen tantos turistas significa que los atraemos por todas las vías, incluyendo los cruceristas, por el rico patrimonio que podemos ofrecer”, declaró Álvaro Rodríguez.

Sin embargo, son muchas las voces que critican el modelo de turismo de megacruceros al que no consideran un sector sostenible. En este sentido, el presidente

de Puertos del Estado expresó que “mandamos una directriz, que está incorporada en el marco estratégico del sistema portuario de interés general, a todas las Autoridades Portuarias. Sus proyectos y los planes de empresa, “the business plans”, que incorporan inversiones y objetivos en ellos, tienen que ligarse a dicho marco estratégico

---

Los usuarios de  
cruceros eligieron  
a Barcelona y Las  
Palmas mejores  
puertos base del  
Mediterráneo y  
del Atlántico  
Europa

que establece, en pie de igualdad, la dimensión ambiental respecto a la económica tradicional y la social, relacionada con la sociedad del entorno”.

Álvaro Rodríguez insistió en que todas las Autoridades Portuarias están incorporando en su estrategia la dimensión ecológica. “Por ejemplo, a la hora de marcar una directriz en un plan de inversiones -que no deja de ser otra cosa que la promoción de la infraestructura básica que hace la Autoridad Portuaria- en la zona dedicada al atraque de cruceros, estamos imponiendo de alguna manera un criterio ambiental”, dijo.

Tan en serio se toman la cuestión que, coincidiendo con la celebración de Fitur, Puertos del Estado participaba también en una jornada de pavimentos portuarios donde el principio básico que regía era la sostenibilidad ambiental. **M**

---

ANA DIAZ

# El reto de integrar puerto y ciudad

La unión de los dos tramos que unen este muelle de la Río Tinto Company será una realidad a finales de 2024 o principios de 2025. La Comisión Puerto-Ciudad, formada por técnicos de la capital onubense y del Puerto, está trabajando en ello.

¡Qué importante es que el puerto no viva de espaldas a la ciudad!. Su integración depende de muchos factores, pero hay una circunstancia fundamental para que esta convivencia se desarrolle de manera efectiva: que se promuevan actividades encaminadas al fomento de la transparencia y al conocimiento del puerto por parte del ciudadano.

**D**ice Elena Rincón en su tesis “La comunicación como pilar fundamental de las Autoridades Portuarias españolas” que el desarrollo portuario se ha planteado generalmente desde el punto de las inversiones y haciendo caso omiso a los intereses y expectativas de las ciudades. Sobre este aspecto se hace eco el Código de buenas



prácticas para la integración social de los puertos (2011), redactado por la European Sea Ports Organization (ESPO) en el que se menciona que *"el diálogo con las ciudades es todavía para muchas Autoridades Portuarias un proceso de aprendizaje difícil"*. La comunicación es aquí una herramienta fundamental para la integración puerto-ciudad y hacer extensiva la actividad portuaria a la ciudadanía. Veamos algunos ejemplos.

### MICROCIUDAD PORTUARIA

La exposición "Identidades", organizada por la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz entre diciembre y marzo de este año, homenajea a los diferentes gremios portuarios (servicios subacuáticos; pescador de pulpos con nasa; policía portuaria; amarradores; consignatarios de buques, etc.). Muchas de estas profesiones son desconocidas y otras tienen la peculiaridad de que persisten aún a pesar de que en otros sitios están extintas, como es el caso de los rederos o cordeleros. El fotógrafo Óscar Cárdenas explica que *"nada menos que 11.000 empleos dependen, según el último estudio de la Universidad de Cádiz, de la actividad que genera el organismo portuario. Alrededor de tres puestos de trabajo por cada 1.000 toneladas de mercancías que pasan por los muelles. 260 millones de euros en sueldos y un Valor Añadido Bruto de 562 millones de euros"*. A estos números, el fotógrafo ha querido ponerles nombre y apellidos. Son *"una treintena de retratos acompañados de otros elementos característicos*

# IDENTIDADES



FERNANDO GARCÍA "PORRINO". Mecánico de maquinaria.



Puerto de la Bahía de Cádiz



GINÉS GARCÍA. Patrón de servicios de tráfico interior y remolque.



Puerto de la Bahía de Cádiz



VICTORIA PAZ. Técnica de operaciones portuarias.



Puerto de la Bahía de Cádiz



Mural del artista Delio Rodríguez en la falchada del Club Náutico de Vigo.

*de profesiones del sinfín de oficios y ocupaciones que brotan en torno a la actividad portuaria. Todos ellos con su implicación, esfuerzo y profesionalidad reflejan y componen la fotografía plural y diversa del Puerto de la Bahía de Cádiz".*

## ILUSTRACIÓN Y CIENCIA

El edificio del Real Club Náutico de Vigo ha sido el lienzo sobre el que el artista Delio Rodríguez ha dibujado un mural de arte urbano sobre la observación oceánica. Este mural representa la variedad de técnicas, métodos y datos que se utilizan para recabar información sobre nuestros mares y océanos.

Esta iniciativa, cuya primera edición se llevó a cabo en 2021, tiene como objetivo establecer una colaboración entre investigadores de la red del Campus do Mar y del

Centro de Investigación Mariña de la Universidade de Vigo (CIM), e ilustradores que desarrollen su trabajo en España y Portugal. Este es el objetivo del convenio firmado el pasado 20 de diciembre entre el presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Carlos Botana; el rector de la Universidade de Vigo, Manuel Joaquín Reigosa y el director del Campus do Mar, Daniel Rey.

## PREMIOS FARO 2024

Más de una veintena de empresas castellanenses de diferentes sectores han presentado su candidatura a la IX Edición de las Distinciones Faro que anualmente convoca la Autoridad Portuaria y que se celebrarán el próximo mes de abril, coincidiendo con la conmemoración del aniversario de la creación del puerto de Castellón.

La Autoridad Portuaria impulsó los premios Faro en el año 2016 con objeto de reforzar el sentido de pertenencia a la Comunidad Portuaria de Castellón y contribuir al conocimiento público de iniciativas novedosas en diferentes ámbitos y reconocer los méritos del trabajo realizado. Las distinciones establecen un total de nueve categorías a las que se puede concurrir: Comunicación, Innovación, Trayectoria Empresarial, Seguridad Laboral, Iniciativa Empresarial, Protección Medioambiental, Igualdad, Cultura y Compromiso Social.

La labor del Centro Radio Médico del ISM, que asiste de forma telemática a todos los marinos embarcados los 365 días del año, recibió la distinción del Faro en la categoría Seguridad Laboral el año pasado.



# Alberto Santana Martínez

## Presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva

### ¿Por qué es importante que un puerto esté integrado en su entorno?

En nuestra hoja de ruta para los próximos años, es decir, el Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2023-2030, con visión a 2050, seguimos las directrices que marca el nuevo Marco Estratégico del Sistema Portuario Español, que plantea como una de sus líneas estratégicas “Puertos comprometidos con su ciudad”, que hace un especial hincapié en “Dar a conocer el puerto” y plantea como meta la obtención de una valoración alta de los puertos por parte de los ciudadanos. Desde el Puerto de Huelva tenemos un gran compromiso con nuestro entorno en nuestra estrategia de acercar el Puerto a la ciudad. Así se recoge en los objetivos estratégicos del mencionado plan como “Fortalecer el compromiso con las personas y la sociedad” y más concretamente el de “Potenciar la imagen positiva del puerto en la sociedad, y proyectar su conocimiento en el sector nacional e internacional”. Este objetivo refleja la necesidad de seguir trabajando para conseguir que los ciudadanos conozcan y valoren el Puerto de Huelva en su entorno más cercano.

### ¿Puede poner algún ejemplo?

Dentro de la política de RSE de la Autoridad Portuaria de Huelva estamos desarrollando acciones de RSE con las que apoyamos activa-



mente a entidades de carácter social, cultural, educativo y deportivo principalmente de nuestro entorno. También en la línea de acercamiento a la ciudad, estamos llevando a cabo una gran remodelación de todo el frente portuario, desde el Monumento a Colón hasta el entorno de la Ciudad del Marisco, que culminará en la remodelación del Muelle de Levante. Disponemos de dos espacios singulares, referentes de la arquitectura industrial de principios del siglo XX, una antigua cochera de locomotoras y antiguo almacén portuario, rehabilitados y convertidos en Centro de Recepción y Documentación, que acoge el archivo histórico del puerto, y Las Cocheras, un espacio multifuncional, donde se celebran jornadas y distintos eventos, que sin duda contribuyen al acercamiento del Puerto a la ciudad.

### ¿Cómo ha surgido la idea de crear una comisión Puerto-Ciudad que seleccione y financie proyectos destinados a esta integración?

La Convocatoria Puerto-Ciudad, liderada por una comisión en la que están representadas distintas administraciones, agentes económicos y sociales, viene a instrumentalizar el compromiso recogido en el Plan de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) de la Autoridad Portuaria de Huelva de 2013. Esta Comisión atiende distintas iniciativas que resultan de interés, implementando estrategias que permitan un acercamiento con la ciudadanía en los ámbitos que ha considerado más adecuados como son deportivo-social y cultural-educativo, con el objetivo de fortalecer el compromiso con las personas y con la sociedad. La convocatoria es de carácter anual y en su resolución trata de seleccionar las iniciativas que por su relevancia social e interés por su relación con la actividad y ámbito portuarios, puedan enmarcarse dentro de lo previsto por el Plan de Responsabilidad Social Empresarial. El propósito final trata de lograr una efectiva y real integración del Puerto en su entorno ciudadano, atendiendo a instituciones sin ánimo de lucro que trabajan en pro de la sociedad y solicitan apoyo para proyectos de actividades en los citados ámbitos deportivo-social o cultural-educativo. [M](#)

ANABEL GUTIÉRREZ

# Aprender de los problemas

**E**l 20 de enero celebrábamos el Día Mundial de la Educación Ambiental inmersos todavía en el vertido de más de 26 toneladas de pélets, procedentes del buque Toconao, de bandera liberiana, en aguas de Portugal y que acabaron llegando a las costas gallegas, asturianas, cántabras y vascas, así como francesas, ocurrido el 8 de diciembre de 2023.

La noticia, que saltó a los medios del panorama nacional a primeros de enero, generó alarma social y puso sobre la mesa la posibilidad de que los pélets pudieran ser ingeridos por las especies marinas y acabaran en los estómagos de los ciudadanos. La respuesta inmediata desde el sector pesquero se centró en permanecer alerta y utilizar todos los mecanismos e instrumentos a su alcance para asegurar que los pescados y mariscos que llegan a los consumidores lo siguen haciendo, como es habitual, con los mayores estándares de calidad y seguridad. Es decir, en primer término, nos dedicamos a contener la especulación mediática, informar con datos y argumentos científicos, tranquilizar a la población y garantizar la seguridad en el consumo del pescado capturado por nuestros pescadores en las zonas afectadas.

Los pescadores apelamos a la ciencia y a los científicos para determinar los efectos reales de este vertido de bolas de plástico sobre la salud. Supimos pronto que estaban hechas de polietileno, que no es tóxico; que no se trataba de microplásticos, y que, en caso de que fueran ingeridos por los peces, esta-



rían presentes en su estómago e intestinos, partes no consumidas por el ser humano.

El vertido del Toconao ha servido para inocular en el castellano popular el término pélet (bolas o piezas cilíndricas de pequeño tamaño y de muy diversos materiales: desde perdigones, píldoras o pienso para animales hasta pequeñas bolas de plástico –las del vertido de diciembre son de polietileno– que sirven como materia prima para hacer productos de este material, como explica la Fundeu); para generar alarma social, dar cartuchos de polémica a

---

El vertido de pélets debe servir para concienciar del problema que suponen los millones de toneladas de residuos plásticos que llegan a los océanos





la clase política, y, lo que es más importante, para poner sobre la mesa la seguridad alimentaria y el problema de la contaminación de nuestros mares por fugas de plásticos.

Según el informe “Global Plastic Outlook 2022” de la OCDE, cada año llegan a los océanos 1,7 millones de toneladas (Mt) de plástico procedentes, en la mayoría de los casos, de actividades en tierra. En concreto, de los 6,1 millones de toneladas de residuos plásticos que se filtraron en los medios acuáticos en 2019, 1,7 Mt fluyeron hacia los océanos. La OCDE calcula que hay 30 millones de toneladas de residuos plásticos en los mares y océanos, y que otros 109 Mt se han acumulado en los ríos. La acumulación de plástico en los ríos implica, según los expertos de la OCDE, que las filtraciones hacia los océanos continuarán durante décadas, incluso si se lograra reducir significativamente el volumen de residuos plásticos mal gestionados.

Desde el sector pesquero creemos que esta desafortunada situación debe servir para, sacando de lo malo lo mejor, impulsar y reforzar las acciones y políticas preventivas capaces de minimizar el impacto

---

## Nuestros pescadores recogen cada año cientos de toneladas de basuras marinas para su reciclaje siendo auténtico ejemplo de economía circular

de cualquier tipo de riesgo que el intenso tráfico marítimo de la cornisa cantábrica y del Atlántico pueda tener en su sostenibilidad ambiental, económica y social. Así mismo, creemos que debe servir para concienciar a los ciudadanos y a las administraciones del problema que suponen esos 1,7 millones de toneladas de residuos plásticos que cada año llegan a los océanos. Para primar todo lo que hagamos en el ámbito doméstico, en el profesional y en el público en favor de la buena gestión de los residuos, aunque los resultados tarden en hacerse notar.

En definitiva, el sector pesquero llama a la calma y a la no especulación informativa en torno a sucesos como el vertido del Toconao e insta a los partidos políticos, al Gobierno de España y a las Comunidades Autónomas a trabajar conjuntamente para aclarar y determinar de manera solvente el alcance real medioambiental, social y económico de estos incidentes, y para buscar soluciones eficaces para su erradicación. Aprendamos a sacar de lo malo lo mejor. Y no se olviden de una cosa, la pesca no es el problema, es parte de la solución. Nuestros pescadores recogen cada año cientos de toneladas de basuras marinas, incluidos plásticos, del fondo del mar y lo llevan a puerto para su posterior reciclaje, siendo un auténtico ejemplo de economía circular. [M](#)



---

*Javier Garat*  
*secretario general*  
*de Cepesca*

# Entra en vigor el Convenio 188

El pasado 29 de febrero entró en vigor en España el Convenio 188 (C188), sobre el trabajo en la pesca de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) aprobado a nivel mundial el 14 de junio de 2007. Un acuerdo internacional que busca garantizar la ampliación de derechos de los trabajadores del mar.

La entrada en vigor del C188 en España ha pasado por un largo proceso. Después de la adopción del convenio el 14 de junio de 2007, las organizaciones de ámbito europeo, ETF (European Training Foundation) y *Europêche*, firmaron un acuerdo entre los interlocutores sociales, promoviendo dicha ratificación en el año 2012. Fue en 2017 cuando entró en vigor en diez estados miembros de la OIT, entre los que estaban Estonia,

Francia y Lituania. Más adelante, en abril de 2022, España lo aprobó por unanimidad en el Congreso de los Diputados.

En la votación de la cámara baja estuvieron presentes representantes de UGT, Comisiones Obreras y Cepesca, quienes celebraron el logro. Tras la aprobación, fue el 28 de febrero de 2023, cuando España depositó los instrumentos de ratificación en un acto en la sede de la OIT en Ginebra. Finalmente, ha

sido necesario esperar un año para su entrada en vigor.

Con este convenio, se garantiza el derecho a la repatriación, el uso de un certificado médico válido, se regula la edad mínima para trabajar y las condiciones de contratación.

Juan Manuel Trujillo, presidente de la sección de Pesca de la ETF, celebra la entrada en vigor de esta normativa en un trabajo *"que requiere unas condiciones psicofísicas especialmente saludables"* del



que denuncia *"la especial desprotección respecto a otros sectores del trabajo"*.

## PLANES FUTUROS

El presidente de la sección de pesca en la ETF considera que esta aplicación era *"urgente (para) afrontar un relevo generacional"*.

En este sentido, lamenta que el trabajo como pescador del mar *"no se conoce por parte de los jóvenes en general"*.

Por ello, Trujillo se mantiene optimista ante la mejora de la percepción de los jóvenes en el sector gracias a esta normativa. *"Daremos reconocimiento a la formación, mejoraremos los temas de seguridad y evitaremos la innumerable cantidad de accidentes que se producen como consecuencia de un hundimiento, muerte y demás"*.

Así, celebra que con el C188 se avanzará *"en el campo de la seguridad y en las condiciones socioeconómicas, mayor estabilidad, tendrán mayor conocimiento de cuáles son las posibilidades de desarrollo profesional y las prestacio-*

---

**"Daremos reconocimiento a la formación, mejoraremos los temas de seguridad y evitaremos una innumerable cantidad de accidentes"**

Juan Manuel Trujillo

*nes económicas que van a llevar para ello"* y será una garantía para atraer a los jóvenes.

## NOVEDADES

Ante la posibilidad de realizar un control horario de la jornada laboral, Trujillo aclara que todos los agentes involucrados en la normativa ven necesario evitar una *"sobrecarga del trabajo que lleve consi-*

*go fatiga y posibles fallos humanos que provoquen un accidente, eso no lo discute nadie"*. Respecto al método de contabilizar las horas contempla la necesidad de *"conseguir un acuerdo marco donde lo regulemos. Por eso es necesario desarrollar ese acuerdo marco para establecer cómo se lleva a cabo el control"*.

Pone como ejemplo los sistemas ya existentes de controles satelitales AIS para barcos de 24 metros o más, la caja azul y la caja verde, vigente en Andalucía. De esta última, explica *"ya se sabe cuánto tiempo ha estado el barco en el mar y, dependiendo de la velocidad, se puede saber si pesca o está navegando por el puerto"*.

Para ello, explica, que *"es necesario establecer un acuerdo entre los interlocutores sociales"*. Trujillo manifiesta que, desde los sindicatos, es fácil aplicar estas medidas: *"también se pueden tener hojas de control donde se van firmando las tareas que se realizan"*.

## REMUNERACIÓN

Otro asunto discutido es la remuneración. Para ello, manifiesta la



necesidad de "escribir blanco sobre negro lo que es la práctica de hoy en día". En este sentido, critica que el pago en la pesca a nivel mundial sea a la parte en un 99% de los casos, es decir, "cobrar en función de lo que se pesca una vez descontados los gastos".

Así, desde los sindicatos quieren apostar por un sistema que establezca un salario mensual que corresponda con "el Salario Mínimo Interprofesional para que, después, finalizadas las campañas, las mareas y los periodos de pesca y se produzca la venta del pescado, se realice un ajuste".

## SALUD Y EDAD

Trujillo considera que debe haber una modificación de la normativa a través de la "negociación colectiva" para que el reconocimiento médico sea más completo.

Respecto a la regulación de la edad mínima, se fija en los 16 años, pero la autoridad competente podrá autorizarlo a estudiantes de 15 años, si cursan Formación Profesional (FP) en materia de pesca y hayan acabado los estudios obligatorios.

Los estudiantes de 15 años podrán realizar trabajos "livianos" durante las vacaciones escolares. "Habrá zonas y trabajos que no realicen", con el objetivo de realizar una "formación dual con la que se pueda compatibilizar el tiempo de estudios teóricos con las prácticas".

Por ello, destaca introducir en mayor escala los estudios de FP dual que permita a los estudiantes "ver si tienen vocación" en la labor.

## Félix Peinado

### Representante de la OIT en España

#### ¿Qué ha supuesto para la OIT haber logrado la adhesión del convenio?

En el sentido del trabajo decente, el convenio lo que hace es establecer de forma normativa la protección a un convenio de trabajadores que trabajan en una actividad penosa y de riesgo que requieren de condiciones psicofísicas especialmente saludables, que tienen especial desprotección respecto a otros sectores del trabajo.

En cuanto a las empresas, este convenio les brinda una competencia más justa entre ellas, estableciendo los estándares internacionales que les permitan producir en condiciones.

#### ¿Cuál es la evaluación que hacen del resultado final?

Para mí particularmente fue una

satisfacción ver en el Congreso de los Diputados, cuando España acordó la ratificación del convenio, que todas las partes involucradas, los trabajadores a través de sus sindicatos y las organizaciones de los empresarios a través de sus organizaciones, estaban allí presentes y que todos mostraban su satisfacción por esta ratificación.

#### Cuando esta entrevista sea publicada ya habrá entrado en vigor y a partir de ahí ya se conocerán los efectos de la aplicación de este convenio. ¿Tienen planteada alguna estrategia por si hay algún fallo o tienen que corregir algún artículo?

A mí me consta, porque he hablado con las administraciones involucradas y con organizaciones sindicales y empresariales que están actualmente trabajando en todo el proceso de aplicación del Convenio 188 al sector pesquero español.

El C188 establece en su artículo siete la necesidad de que exista esta coordinación. En este sentido dice que todo Estado miembro debe designar las autoridades competentes y establecer mecanismos de coordinación entre las autoridades del sector pesquero en los ámbitos nacional y local.





Yo lo que preveo, por experiencia, es que probablemente haya que incidir o trabajar mucho en el campo de la coordinación entre las administraciones involucradas. Ya sea a través de los mecanismos de coordinación que ya existen u otros nuevos que se puedan crear en un futuro.

### **¿Cuál ha sido o cuál será el rol de la OIT, si falta o no se produce esta necesaria coordinación?**

Si se necesita en algún momento que se contribuya a esa coordinación, nosotros estamos a disposición de la parte para favorecer.

En cuanto a otros posibles retos que puedan venir, la OIT a nivel global, dispone de herramientas y orientaciones a disposición de los mandantes, de los Estados, de los sindicatos y los empresarios para ayudarles en la aplicación práctica del convenio. La herramienta más importante es la Recomendación 199, que acompaña al propio C188, que fue aprobada también junto con él por la Conferencia Internacional del Trabajo, que ayuda a la interpretación de algún aspecto que puede haber quedado no suficientemente claro en la redacción del Convenio.

Además, la OIT está constantemente elaborando directrices para los funcionarios encargados del control del puerto y también dispone de personal experto que, si se necesita que sea consultado, estará a disposición del Estado español y de los mandantes españoles para ayudarles.

Yo quería resaltar la idea de que estas normas tienen un sistema de supervisión en la aplicación en los países. Es decir, no es una norma que se aprueba, que el país la ratifica o la traslada a la legislación nacional y a la práctica nacional y ahí se termina todo. Tiene un proceso de supervisión regular cada cinco años.

Los Estados tienen que reportar a la OIT sobre la aplicación y también las organizaciones sindicales y empresariales pueden, si así lo desean, presentar sus informes ante los órganos de supervisión de la OIT.

---

La OIT está trabajando para que otros países se sumen en los próximos años a la ratificación de este convenio

### **¿Era muy urgente que entrase en vigor este convenio, es decir, la situación laboral era muy delicada para los trabajadores?**

España es el país 21 que ha ratificado el C188 y hasta la fecha es el último país que lo haya hecho. Yo creo que es un punto de inflexión importante a nivel nacional y a nivel internacional.

A nivel nacional porque es un paso más que va a servir para seguir


diferenciando a la flota pesquera española en su compromiso con la sostenibilidad social y porque da una mayor protección a los derechos de los trabajadores pesqueros españoles. No solo desde el punto de vista de la legislación nacional, sino que tienen el amparo de la OIT.

Y a nivel internacional también es un punto importante, porque la flota pesquera española es muy relevante a nivel mundial. Esto hace que otros países en el futuro lo puedan ratificar.

De hecho, la OIT está trabajando activamente para que otros países se sumen en los próximos años a la ratificación de este convenio.

### **¿Se sienten optimistas a la hora de conseguir que otros países se unan?**

Sí, a nivel técnico hay trabajos avanzados en varios países, se está trabajando, dándoles asistencia técnica en la identificación de lagunas legislativas.

También quería resaltar el hecho de que la OIT, por su carácter internacional, está promoviendo también la colaboración y la cooperación con otros organismos de carácter internacional como la ONU, la OMI o la FAO. El objetivo es trabajar en la mejora de las condiciones de trabajo, promover la ratificación por más países y fomentar que cada vez haya menos pesca ilegal, no declarada y no reconocida en el mundo. Y, en ese sentido, por seguir avanzando en los objetivos de la organización. 

———— CLARA GONZÁLEZ SALVADOR

PARA PENSIONISTAS QUE HICIERON APORTACIONES A MUTUALIDADES

# Devolución del IRPF



La Seguridad Social y la Agencia Tributaria han trabajado coordinadamente para atender las solicitudes de devolución del IRPF correspondientes al período 2019-2023 de pensionistas de jubilación e incapacidad permanente que cotizaron a mutualidades. El 20 de marzo se habilitará en la Sede electrónica de la AEAT un formulario para solicitar los reembolsos tributados de más.

Con esta medida se intenta agilizar el proceso de devolución del IRPF a los pensionistas de jubilación e incapacidad permanente que en su día realizaron aportaciones a las mutualidades laborales. Los afectados han incrementado sus reclamaciones a Hacienda tras la última sentencia del Tribunal Supremo que, en febrero del año pasado, establecía que te-

nían derecho a deducirse de la base imponible del IRPF el 25% correspondiente a esas cotizaciones, demandando a la Agencia Tributaria la cantidad pagada de más en sus declaraciones de los años 2019 a 2023, período que aún no ha prescrito.

Tanto el formulario de solicitud como toda la información referida al proceso estarán a disposición de los interesados en la Sede Electrónica de la Agencia Tributaria a partir del 20 de marzo.

nica de la Agencia Tributaria a partir del 20 de marzo.

Los afectados solo necesitarán presentar el formulario. No hay que adjuntar ninguna otra documentación, ya que los expedientes se resolverán con los datos de los que dispone la AEAT, así como los de la vida laboral aportados por la Seguridad Social. No será por tanto necesario que los pensionistas soliciten a



la Tesorería General de la Seguridad Social, al Instituto Nacional de la Seguridad Social o al Instituto Social de la Marina, ningún tipo de certificado o informe, ni tampoco la vida laboral para hacer la reclamación.

Cuando no se pueda resolver una solicitud concreta, la AEAT podrá requerir a posteriori algún dato a los interesados.

### ÚNICO FORMULARIO

El formulario se utilizará para solicitar todas las devoluciones correspondientes al período 2019-2023. Si bien, en la mayoría de los casos el cálculo aparecerá para este último año ya en la Renta Web y el ajuste se aplicará automáticamente en la declaración.

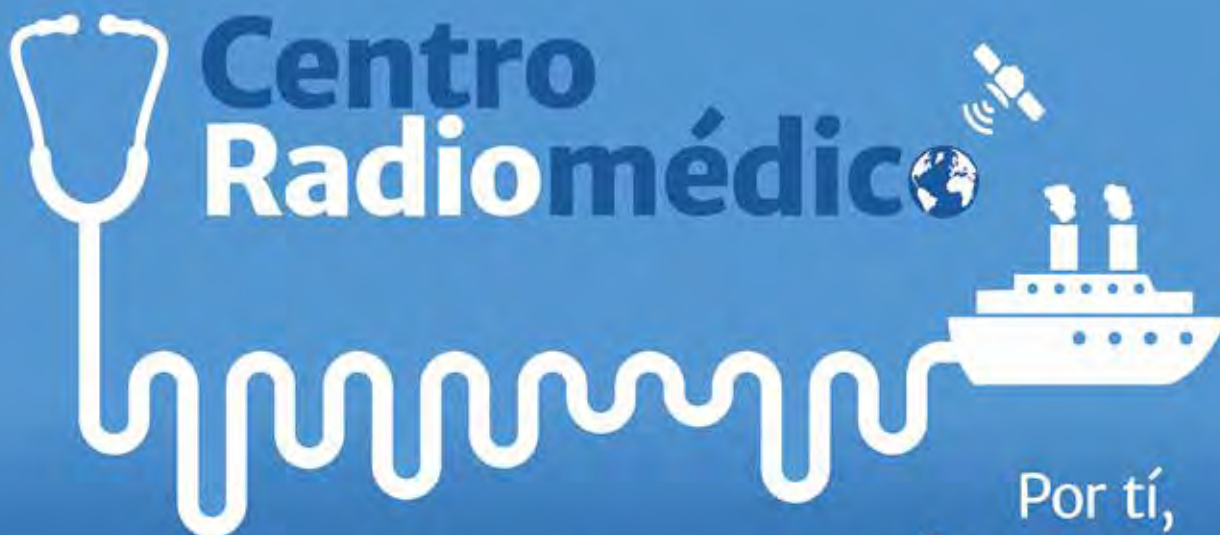
Para los casos en los que la Agencia Tributaria no cuente con la información suficiente, no podrá ofrecer el cálculo en los datos fiscales a la persona afectada, pero será



El formulario de solicitud y toda la información relativa al proceso estará disponible en la Sede electrónica de la AEAT

suficiente para solicitar el ajuste que el interesado presente el mismo formulario utilizado para los años anteriores. [M](#)

ANA DIAZ



Teléfono (satélite/móvil):  
**+ 34 91 310 34 75**

**Radio:** solicitando a la estación costera conexión con el CRM.

Por tí,  
siempre al  
otro lado  
de la línea

Si quieres saber más sobre el Centro Radiomédico, escanea este código QR:



# Salud emocional en las tripulaciones

A large cargo ship is silhouetted against a bright orange sunset sky. The ship's structure, including its masts and cranes, is clearly visible against the horizon. The water in the foreground is dark and calm.

Entre el vaivén de las mareas de los análisis de accidentes marítimos se revela que el factor humano, aunque fundamental, permanece en las sombras, esquivo y complicado de discernir. Mientras que otros riesgos son más evidentes a simple vista, la complejidad de la salud del individuo y su entorno añaden capas de dificultad en su identificación y evaluación. En medio de este desafiante panorama, surge y se abre camino una nueva línea de estudio: la salud emocional del tripulante.

**E**n este artículo se abordará dicha problemática centrándonos en el tripulante, cuáles son los riesgos más comunes, así como las consecuencias de tener una mala salud emocional. Dicho acercamiento se realizará fuera de una visión académica, sin entrar en hipótesis de

estudio, metodologías o procedimientos de análisis, centrándonos más en los resultados, así como en sus principales conclusiones.

Según el informe anual de la European Maritime Safety Agency en el acumulado de accidentes dentro del período 2014-2021 el 60% de los accidentes se debieron al

factor humano. Se atribuye el 54% de los accidentes al propio comportamiento de la persona, no relacionado con falta de formación, mala praxis de los procedimientos establecidos, mal uso de herramientas, o un contexto adverso. Es decir, que uno de cada tres accidentes se debe a un error vincu-



lado con el tripulante, relacionado directamente con su comportamiento. ¿Por qué el tripulante no actuó como debería?

## ¿QUÉ ES LA SALUD EMOCIONAL? LAS TRES SALUDES

La Organización Mundial de la Salud define la salud como “un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades”.

La salud no es siempre susceptible de ser reconocida directamente: la ausencia de salud no es identificable bajo una simple inspección visual. Vale la pena romper la idea simplista de que “salud” es la no existencia de enfermedades.

La salud mental la define como “un estado de bienestar en el cual cada individuo desarrolla su potencial, puede afrontar las tensiones de la vida, puede trabajar de forma productiva y fructífera, y puede aportar algo a su comunidad”. Apela a la capacidad de poder mantener una vida, un trabajo y aporte a su comunidad. Definimos así la salud mental por aquello que podemos hacer.

Finalmente, la salud emocional es “un estado de ánimo en el cual la persona se da cuenta de sus propias aptitudes, puede afrontar las presiones normales de la vida, trabajar productivamente y contribuir a la comunidad”.

Según las dos últimas definiciones podríamos decir que la salud mental remite a cómo captamos, procesamos y asumimos la información sobre nosotros mismos y el entorno en un determinado

momento, mientras que la salud emocional tiene que ver con los sentimientos que afloran durante estos procesos. También podemos deducir que para que exista salud emocional, debe existir previamente salud mental. Pero el hecho de que exista salud mental no implica la existencia de salud emocional.

Por otro lado, la relación entre la salud emocional y la salud en general es bidireccional.

Una buena salud emocional contribuye a una mejor salud física, ya que reduce el estrés y fomenta hábitos de vida saludables, como una alimentación equilibrada, vida social plena y el ejercicio regular.

---


La salud no es siempre susceptible de ser reconocida directamente


Las personas emocionalmente saludables tienden a ser más resistentes a las enfermedades y tienen una mayor probabilidad de seguir tratamientos médicos de manera efectiva.


En contraposición, una mala salud emocional puede dar lugar a problemas de salud mental que puede afectar negativamente a la salud física. Por ejemplo, el estrés crónico relacionado con problemas emocionales puede aumentar el riesgo de enfermedades cardiovasculares o hipertensión.


## TRIPULACIONES A BORDO


Existe un patrón bastante genérico por lo que respecta a la vida y el trabajo que los tripulantes desarrollan a bordo. No nos sorprende que el trabajo a bordo implique un modelo de vida bastante característico; raramente encontramos un patrón similar en tierra. Resumo los factores que considero vinculados con la salud emocional del tripulante.

 **Aislamiento geográfico:** La vida en un buque a menudo implica estar en alta mar durante períodos prolongados, lo que significa estar alejado de la vida social y familiar en tierra firme.

 **Rutina estructurada:** La estructura de la vida a bordo es fundamental para mantener el funcionamiento del barco. Pero esta rutina a menudo se convierte en una monotonía que hace que la vida sea predecible.

 **Convivencia estrecha:** Los espacios limitados en un barco pueden generar tensiones entre la tripulación. La convivencia, a menudo con personas de diferentes culturas, crea problemas de comunicación.

 **Condiciones climáticas variables:** La tripulación debe ser flexible y estar preparada para adaptarse a situaciones climáticas cambiantes, requiriendo de gran capacidad de resiliencia.

 **Trabajo físico y demandante:** Las tripulaciones de los buques a menudo realizan trabajos físicos exigentes. Esta labor física, combinada con largos períodos de guardia, pueden llevar al agotamiento.

➔ **Aislamiento social:** La tripulación no puede participar en eventos o actividades sociales en tierra, lo que puede afectar su bienestar emocional y sus relaciones personales.

## EL RIESGO DE LAS TRIPULACIONES

Con respecto a los factores que pueden suponer una merma de la salud emocional del tripulante me gustaría enumerar los siguientes factores de riesgo.

➔ **Carga excesiva de trabajo:** Esto puede desembocar en dificultades en la vida personal a causa de la carencia de tiempo y energía para actividades fuera del trabajo.

➔ **Contenido del trabajo:** Si es monótono, aburrido, desagradable, en horas intempestivas o no presenta retos que estimulen al tripulante, se tiende a experimentar insatisfacción personal.

➔ **Falta de claridad en las funciones:** Cuando el tripulante no comprende claramente su rol y responsabilidades, debido a una pobre comunicación, pueden surgir conflictos y malentendidos generales.

➔ **Inseguridad laboral:** La incertidumbre puede generar preocupación y ansiedad, ya sea porque el barco no está preparado para las funciones requeridas, o porque no se siguen los protocolos de seguridad necesarios.

➔ **Poca participación:** La carencia de participación, voz y responsabilidad de los tripulantes en la toma de decisiones, sumado a una indiferencia por el trabajo realizado.

➔ **Pobre desarrollo personal:** La falta de oportunidades para el desarrollo profesional, debida a una falta de promociones o de valoración, puede limitar el crecimiento personal y profesional de los tripulantes.

➔ **Relaciones personales:** Las relaciones laborales tensas o conflictivas con malas reacciones, aislamientos, relaciones insuficientes y conflictos frecuentes pueden generar problemas personales significativos.

## CONSECUENCIAS DE UNA MALA SALUD EMOCIONAL

Las consecuencias de una pobre salud emocional pivotan sobre tres factores: psicológicos (ansiedad, depresión, drogadicción), psicosomáticos (fatiga física y mental, insomnio, envejecimiento prematuro), y los puramente sociales (accidentes, baja productividad, conflictos). Para las tripulaciones destaco:

➔ **Estrés.** Respuesta tanto mental como física a situaciones percibidas como amenazantes. Común debido a las condiciones laborales desafiantes ya comentadas.

➔ **Aislamiento.** Es provocado cuando se ignora/excluye un tripulante o cuando este se auto-

---

La fatiga  
producida por falta  
de sueño y sus  
alteraciones son  
factores clave



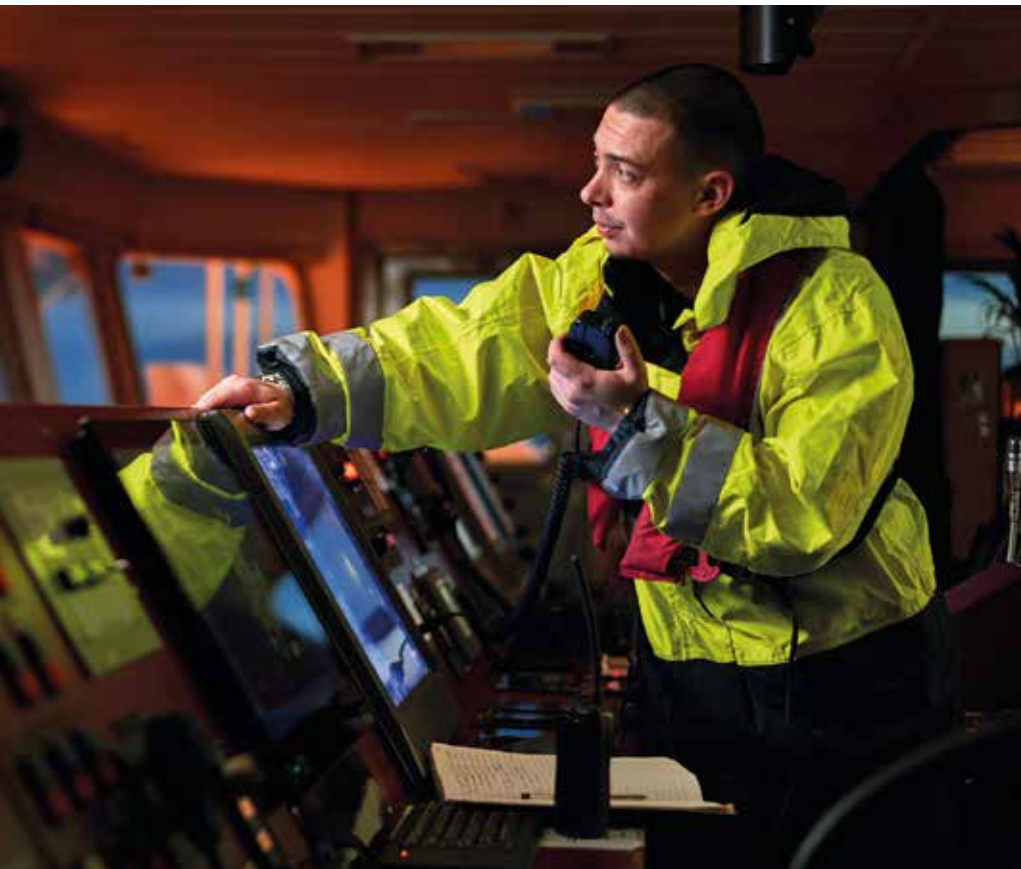
genera dicha sensación, situación habitual puesto que el tripulante permanece tiempo fuera de su entorno familiar.

➔ **Fatiga.** La falta de sueño y sus alteraciones son factores clave. A corto plazo provoca dificultades para pensar con claridad y mal humor; a largo plazo, depresión, problemas cardíacos y debilitamiento del sistema inmunológico.

➔ **Alcoholismo y drogadicción.** Pone en riesgo el desarrollo del trabajo que se está realizando, además coloca en peligro al individuo como tal y al conjunto de la tripulación y barco. También afecta las relaciones interpersonales.

➔ **“Mamparitis”.** Estado de depresión o ansiedad que se produce durante una larga estancia a bordo: se trata de una sensa-





ción de cierre psicológico. Son reacciones típicas: hablar consigo mismo, reír solo, gesticular y, en general vivir aislado de los otros tripulantes.

➔ **Mutilación del “yo”.** Entendemos como “yo”, todo lo que nos permite reconocernos a nosotros mismos. Vestir uniforme, la carencia de espacio íntimo, la falta de respeto o maltrato, hacen perder este sentido.

➔ **Burnout.** Se caracteriza por agotamiento emocional, despersonalización y reducción de la realización personal. Largas jornadas laborales, estrés, convivencia constante y falta de descanso lo aumentan.

➔ **Mobbing.** (acoso laboral) es una forma de abuso psicológico. Se caracteriza por comporta-

mientos hostiles repetitivos en el entorno laboral del tripulante. La jerarquía a bordo a veces contribuye a este problema.

## CONCLUSIONES

La salud emocional de las tripulaciones no solo es vital para su bienestar personal, sino que también tiene un impacto directo en la seguridad y la eficiencia en la operativa laboral marítima. La complejidad de la vida en el mar, con su aislamiento, demandas laborales, jerarquía, y las condiciones extremas del entorno, presenta retos únicos en términos de salud emocional.

Se trata de una preocupación crítica que involucra diversos factores de riesgo. Abordar estas dificultades requiere un enfoque integral

(tripulantes, buque, empresa y puerto), que debe incluir la prevención, el apoyo y la promoción de un ambiente de trabajo saludable.

La aparición de trastornos de depresión, suicidios o conductas con tendencias suicidas suelen estar entre los riesgos más comunes.

El trastorno de estrés postraumático (TEPT), que se ha hecho cada vez más frecuente en contextos laborales, ha sido sugerido por la OIT como una enfermedad profesional.

Con la progresiva automatización de los barcos y la voluntad de las empresas de reducir costes, las tripulaciones se han ido reduciendo, hecho que en muchas ocasiones se traduce en más espacios que quedan vacíos y que pueden generar sensación de soledad a algunos miembros de la tripulación.

Para terminar, simplemente definir los tres grandes desafíos de la salud emocional: la lucha contra el estigma de sus trastornos asociados; la falta de recursos vinculados con su tratamiento; y la necesidad en la mejora de la comprensión entre la salud mental y el resto de factores (sociales, económicos, ambientales).

En conclusión, la salud emocional en las tripulaciones no es un tema trivial o de moda: ignorar su existencia puede desencadenar consecuencias desafortunadas, mientras que abordarla con empatía y recursos adecuados puede hacer del trabajo a bordo una actividad más segura y satisfactoria para todos. [M](#)

————— **DR. ALEJANDRO LEÓN ARIAS**  
PSICÓLOGO, MARINO, DOCENTE E INVESTIGADOR  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUNYA

OPERARIOS DE PUERTO DESCONOCIDOS Y SILENCIOSOS

# Amarradores de Cartagena

En el vasto escenario, donde las olas danzan y los barcos surcan los mares, los amarradores desempeñan un papel determinante en garantizar que las embarcaciones estén trincadas con seguridad en los puertos y muelles. Su experiencia en la manipulación de estachas, cabos, cuerdas y cables es esencial para mantener la estabilidad de los barcos, proteger las infraestructuras portuarias y, en última instancia, asegurar la fluidez de las operaciones marítimas.



Cuando un barco se acerca al puerto boteros y amarradores entran en acción, desplegando sus habilidades para realizar la maniobra de atraque, quedando el buque amarrado al muelle con precisión. Cada tipo de nave requiere un enfoque específico y los amarradores deben tener un conocimiento profundo de las características únicas de cada barco. La seguridad es la piedra angular del trabajo de estos profesionales.

Su tarea va más allá de simplemente encapillar; deben evaluar constantemente las condiciones

del mar, las corrientes y otros factores ambientales para garantizar que el amarre al muelle o boyas sea totalmente seguro en todas las circunstancias.

---

La seguridad es la piedra angular del trabajo de estos profesionales

La destreza para anticipar y reaccionar ante posibles desafíos marí-

timos es esencial para mantener la integridad de las embarcaciones y la seguridad de la tripulación.

## OFICIO DE AMARRADOR

Pedro Baños responsable de los amarradores de Cartagena, explica que: "la definición literal es dar las amarras de los buques a un noray o bolardo. Las características de la maniobra dependen del tipo de buque y el muelle de atraque, que determinan los medios necesarios que tenemos que movilizar".

"Los grandes buques como petroleros o gaseros suelen atracar en pantalanés de gran altura des-





de la línea del mar. Estos buques preparan las estachas o calabrotes, arriándolos desde las gateras de proa, para que sean recogidos por la embarcación de amarradores que la transporta hasta los duques de alba y estos son trasladados por los amarradores de tierra, teniendo que virarlos con cabrestantes verticales debido a su gran peso, y encapillándolos a los ganchos de amarre. Los buques más pequeños cuando atracan en muelles lineales suelen lanzar un cabo guía al que se amarra la estacha y esta es recogida desde tierra por el amarrador. Para esta labor también se utilizan

vehículos especiales, provistos de cabrestante vertical que ayuda a la recogida de la estacha o a su movimiento a lo largo del muelle”.

Convertirse en un amarrador marítimo implica una formación especializada que combina teoría y práctica. La experiencia se ad-

---

## Los amarradores marítimos son los guardianes de los puertos

quiere a lo largo del tiempo, a menudo en el mismo entorno donde la complejidad de las condiciones marítimas proporciona lecciones valiosas, para el correcto desempeño del oficio.

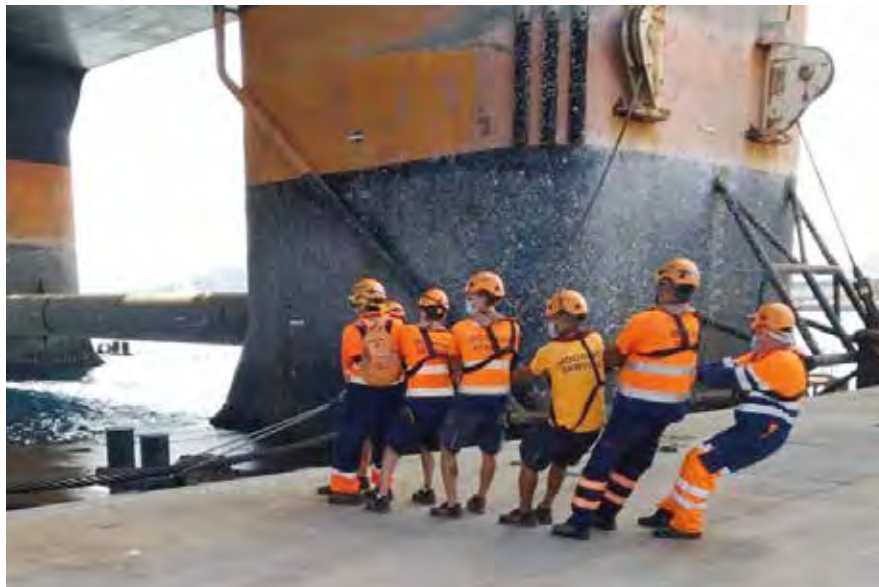
La capacidad de aprender de la experiencia y adaptarse a diversos escenarios es fundamental en este campo. En última instancia, los amarradores marítimos son los guardianes de los puertos, garantizando que cada embarcación que entra o sale lo haga de manera segura y eficiente. Su contribución es vital para mantener el flujo de bienes y personas en el comercio in-

ternacional, y su dedicación refleja la importancia de su labor.

### MANIOBRA SINCRONIZADA

El práctico de puerto es quien coordina toda la maniobra y da instrucciones al capitán del barco, a los remolcadores y a los amarradores.

La comunicación efectiva y la sincronización precisa es la clave para asegurar que cada movimiento contribuya a un amarre correcto. El buque se acerca al muelle lentamente de manera controlada. La velocidad reducida facilita la maniobra y permite una



Tirando del cable de una plataforma petrolífera en la dársena de Escombreras.

## Jesús Tomás Baños Vivancos

20 años ejerciendo el oficio

### ¿Cómo es el día a día de un amarrador?

Actualmente estamos haciendo jornadas de 24 horas. Comenzamos a las 06:00 horas haciendo el relevo a los compañeros, que nos informan del trabajo que se prevé para ese día.

Esperamos la llamada del práctico que coordina la maniobra con nosotros y con los remolcadores. Estamos todos en el mismo canal de comunicación. Según el tipo de buque al que vamos a dar servicio, movilizamos el número de botes con sus operarios, así como los vehículos y la cantidad de amarradores en tierra necesarios.

Además, siempre hay compañeros que están de retén para reforzar en caso de necesidad.



### ¿En la noche cambia la forma de trabajar?

El servicio que damos de noche es exactamente igual que de día. El puerto está muy bien iluminado como es obvio y llevamos linternas en nuestros cascos.

Las condiciones meteorológicas que podamos encontrarnos son las que pueden condicionar la realización de la maniobra.

### ¿Cómo os afecta el mal tiempo?

Lo peor es el viento y el estado de la mar. Dependiendo de estas circunstancias, el práctico decide si es seguro realizar la maniobra, pero siempre debemos extremar las precauciones.

### ¿Te has visto en alguna situación de peligro?

No, pero somos muy conscientes en qué momento alejarnos de los cables, una rotura puede llegar a ser muy peligrosa. En ocasiones hemos visto alambres partirse, pero afortunadamente no hemos tenido ningún percance. Siempre les insistimos a los nuevos que, cuando estén tensas las estachas o calabrotes, deben de mantenerse alejados a distancia de seguridad.



mejor coordinación durante toda la operación.

## MANIOBRA SEGURA

Los vehículos que se desplazan a los muelles de atraque van provistos con viradores verticales, que utilizan los amarradores, cuando el cabo es pesado, o hay que moverlo mucho, evitando los tirones de espalda y las lesiones.

La presencia silenciosa de estos operarios y su habilidad para manejar las cuerdas y cables con maestría son la columna vertebral de la industria marítima, asegu-

rando que los barcos estén atracados con firmeza en los puertos. Después de que los cabos estén en su lugar, se ajusta la tensión

---

Los viradores verticales ayudan al amarrador del muelle cuando el cabo es muy pesado

para asegurar que la embarcación quede firmemente anclada, pero sin aplicar demasiada presión que pueda dañar el casco o el muelle. Finalmente se realiza una verificación para asegurarse de que todos los cabos estén correctamente colocados y asegurados.

La experiencia y habilidad de los amarradores son fundamentales para realizar este proceso de manera eficaz y segura. **M**

— JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

FOTOS: AMARRADORES DE  
DE CARTAGENA

## Pedro Baños Vivancos

### Gerente de boteros y amarradores del puerto de Cartagena

#### ¿De qué personal disponéis?

Nosotros tenemos actualmente una plantilla de 21 amarradores y dos personas de administración. Disponemos de cuatro botes. Nuestra base está en el muelle de la Curra, desde donde nos trasladamos a los muelles de la dársena de Cartagena y de Escombreras con los vehículos especiales con los operarios que trabajan en tierra.

Tenemos dos botes preparados en cada dársena. Los prácticos nos avisan de la maniobra con antelación para prepararnos según el tipo de barco y el muelle de amarre.

#### ¿Qué formación se necesita para ejercer el oficio?

La formación para poder embarcar se llama formación básica, con te-

mas como lucha contra incendios, supervivencia en la mar, primeros auxilios. A los patronos también se les obliga a tener una formación sanitaria inicial básica. Aparte conseguimos a nivel nacional, el "Certificado de Profesionalidad: Amarre de puerto y monoboyas" que todos disponemos.

#### ¿Qué elementos de protección usáis?

Chalecos auto hinchables, cascos, zapatos de seguridad, guantes, gafas de seguridad y ropa de alta visibilidad. También llevamos unas luces frontales adaptadas al casco para la noche, porque

hay algunos muelles sobre todo donde están los ganchos de disparo que hay que ver el mecanismo si está bien cerrado. Hacemos formación interna y manuales de procedimiento.

#### ¿Hacéis cursos en la Casa del Mar?

Sí, es habitual. En su momento yo realicé todas mis formaciones allí.

Hace unos meses estuvimos en el curso de Formación Sanitaria Específica Inicial, con fase online y presencial.

Realizamos las prácticas de primeros auxilios, técnicas de enfermería y el procedimiento de la consulta médica por radio.





De izquierda a derecha: Antonio López; Emeterio Barrero, Silvia Guillén; Mercedes Melero, Carmen Díaz; Nuria Coiduras; Luis Carralero y Adoración Lorite.

DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL ISM EN SEVILLA

# A orillas del Guadalquivir

La Dirección Provincial del ISM en Sevilla está situada en el único puerto marítimo de interior de España. La navegabilidad del río Guadalquivir ha hecho de la capital hispalense un enclave logístico esencial para el transporte europeo, lo que añadido a su elevada afluencia turística propicia que el trabajo de sus empleados públicos tenga "un sabor especial".

**E**n la Dirección Provincial de Sevilla trabajan 13 empleados públicos. Por número de afiliados y tamaño es una dirección pequeña, pero por el tipo de funciones que se realizan es un destino en el que "se aprende mucho porque es un no parar" comenta Carmen Díaz, su directora provincial.

Se trabaja coordinadamente con el Puerto de Sevilla, el único puerto



marítimo interior de España. Con una extensión de 850 hectáreas, su localización es estratégica para todo el transporte marítimo europeo. Además de disponer de una importante terminal de cruceros en el mismo centro de la ciudad.

*“Es cierto que el Instituto Social de la Marina es un gran desconocido en Sevilla, pero en los últimos tiempos se nos han asignado tareas para descongestionar la activación de los certificados digitales de todas las entidades y cada vez viene más gente a nuestras oficinas”, afirma Carmen Díaz.*

El aumento de los trámites que se realizan a través de certificado electrónico fue una de las causas por la que se determinó que la Dirección Provincial de Sevilla además de sus competencias, actué como oficina registradora. *“Además, disponemos de un ordenador accesible al público con el que no solamente activamos esos certificados, si no que enseñamos cómo hacerlo desde una implicación total de todo el personal”.*

El número de afiliados activos en Sevilla es bastante estable, oscila entre los 364 (septiembre 2023) y los 395 (febrero) a lo que hay que añadir una media de 20 afiliados en situación de desempleo. Además de 732 pensionistas (diciembre) de los que 315 lo son pensiones de viudedad.

La mayor parte de afiliados de la Dirección Provincial de Sevilla pertenecen al sector de buques de pasaje de los cruceros turísticos que recorren el río. En el puerto, los trabajadores de la estiba componen el sector más abundante, la mayoría pertenecen al Centro



Muelle de las Delicias con crucero y barcos de pasaje turísticos.

## El Guadalquivir está considerado zona marítima lo que justifica la presencia del ISM en Sevilla

Portuario de Empleo y figuran en el Grupo I por cuenta ajena.

En cuanto al tipo de servicios que más demandan los afiliados suelen ser los estudios de jubilación y de coeficientes reductores. En 2023 había censadas en Sevilla un total de 26 embarcaciones, 19 de marina mercante, en el Grupo I.

La capital andaluza, al ser puerto interior y destino turístico, tiene un cierto nivel de fluctuación, especialmente en los meses de noviembre a febrero en lo relativo al personal de buques de pasaje.

En el sector de buceadores profesionales y náutica de recreo la afiliación es pequeña.

### NUEVOS ENCARGOS

El ISM, para mejorar la gestión en determinados ámbitos como es el caso de las prestaciones reconocidas al amparo de convenios internacionales de Seguridad Social, ha descentralizado la gestión en varias provincias que se han especializado en un convenio determinado.

De esta manera, en 2023, Sevilla se hizo cargo del Convenio bilateral con Marruecos, por el que asumió la gestión nacional de todas las prestaciones reconocidas al amparo de dicho convenio; es decir, de cualquier trabajador, independientemente de su residencia, que haya trabajado y cotizado tanto en España como en Marruecos. A lo largo del pasado año se han resuelto 34 expedientes y actualmente están en tramitación otros 33.

José Manuel Vázquez y Emeterio Barrero son los encargados de gestionar las prestaciones del Convenio con Marruecos. La mayoría de las solicitudes que reciben son prestaciones de jubilación y viudedad, con la complicación añadida del idioma y el hecho de que las autoridades marroquíes realizan las comunicaciones por vía postal.

Además, la Dirección Provincial de Sevilla ha implantado este año el modelo de IT predictivo, un sistema de control de fraude de esta prestación. El modelado predictivo utiliza algoritmos y análisis de datos que permiten predecir y detectar patrones anómalos o sospechosos en las solicitudes de incapacidad temporal.

Actualmente desde su Centro de Sanidad Marítima se está coordinando un subgrupo de trabajo de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, sobre las enfermedades profesionales en el sector marítimo pesquero.



Embarcaciones de pasaje junto a la Torre del Oro.

En breve, la Dirección Provincial de Sevilla acometerá una importante obra que, por un lado, remodelará al completo las aulas de formación y, por otro, facilitará el acceso a través de una rampa y de un ascensor para conectar la primera y la segunda planta del edificio.

## FORMACIÓN

En Sevilla se imparten cursos de formación sanitaria inicial y también se gestiona la formación de alumnos que son enviados generalmente a Málaga, Isla Cristina y Bamio porque la Dirección Provincial de Sevilla no dispone de homologación para esos estudios o bien porque no existe el mínimo de alumnos requeridos para completar un curso.

Actualmente Sevilla dispone de homologación para impartir los cursos de formación básica en seguridad y protección marítima, oficial de protección del buque y de buques de pasaje, así como actualizaciones de algunas de ellas. Las prácticas se realizan en el Puerto de Sevilla y en el Puerto Gelves.

Antonio López y Elena Bernardo se hacen cargo de las gestiones de formación. En función de la demanda, se encargan de localizar las plazas que no se cubren en otras



La Dirección Provincial está situada frente al Muelle de las Delicias.





provincias y así facilitar los trámites a los demandantes de cursos.

En sus años al frente de estas tareas, Antonio López observa que la demanda de formación es inversamente proporcional a las tasas de ocupación. A mayor desempleo, la demanda, especialmente de cursos de formación básica, casi se triplica.

Lo que más se solicita hoy es la formación para trabajar en buques de pasaje, su demanda de personal es grande. En menor medida los buques de carga. En los últimos años se ha detectado un mayor incremento en la demanda de titulación de patrón portuario, tanto en hombres como mujeres.

Desde Sevilla también se gestionan las solicitudes de formación de los afiliados de Córdoba y Badajoz.

## TRATO CERCANO

Paz Rodríguez de Austria es la jefa de sección de la Secretaría y Administración. Su tarea se enfoca

## Sevilla ha asumido los trámites de las prestaciones reconocidas en el Convenio Bilateral con Marruecos

en el área de Recursos Humanos y en sus manos se concentran todos los temas de contratación y gestión presupuestaria *“se trata de una labor de investigación constante porque la mayor parte de mi trabajo son cuestiones no habituales, sin continuidad, que me obligan a buscar normativas con muchos cambios para poder llevar a cabo mi cometido”*.

El subdirector, Luis Carralero, es graduado social y pertenece al Cuerpo de Gestión, con él

hablamos de la multiplicidad de tareas que se llevan a cabo: *“Los expedientes a resolver no son numerosos, pero la complejidad está en resolver asuntos muy diferentes con poco personal, por lo que no se pueden especializar en un solo asunto. Hay que tener en cuenta que nos hacemos cargo de todo lo relacionado con la protección social de los trabajadores”*.

El colectivo de mariscadores afiliados en Sevilla es homogéneo, son autónomos que van a la cocina y faenan en Huelva. No hay altas en el sector pesquero, todo lo contrario que en marina mercante y estiba. *“Muchas de las altas y bajas que se registran son de prestaciones de desempleo de estibadores contratados por empresas de trabajo temporal, no son fijos y las solicitudes se hacen agrupadas por lo que es más laborioso que las del personal de los cruceros turísticos, quienes al no tener tantos movimientos suponen una menor carga de gestión”*, nos aclara Luis Carralero.

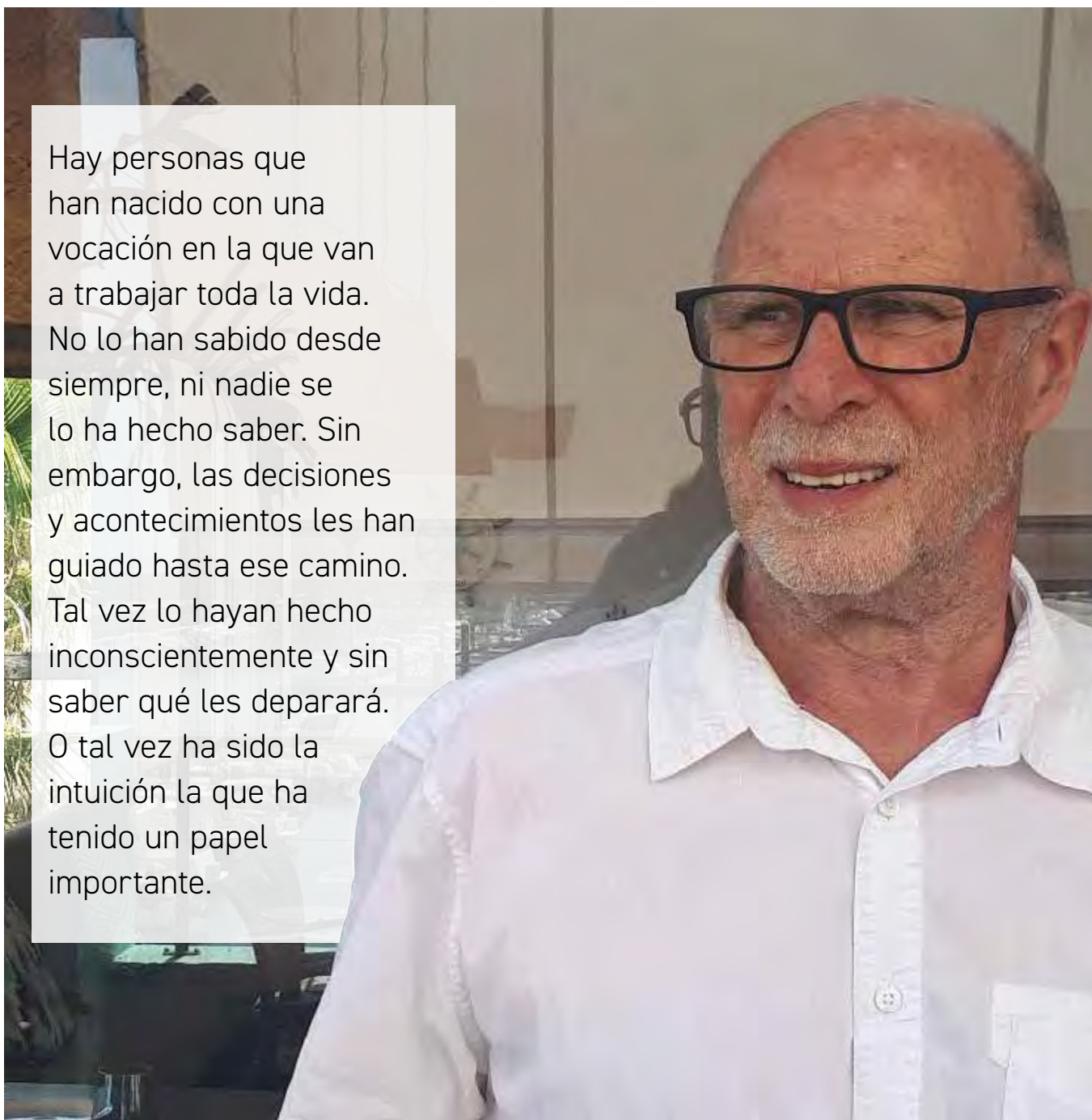
El tramo de edad donde se concentra la mayoría de afiliados en Sevilla está entre los 40 y los 59 años, representando las mujeres algo menos del 11% de activos.

La directora, Carmen Díaz, licenciada en Derecho y del Cuerpo Superior de Técnicos de la Seguridad Social, destaca que el hecho diferencial de esta institución es que *“en el ISM hay un trato más cercano con el usuario, todos nos conocemos, es como si fueran de la casa y se cuida mucho a cada una de las personas que llega a nuestras oficinas”*.

————— PATRICIA ROMERO ALONSO

# El biólogo que vivió en el mar

Hay personas que han nacido con una vocación en la que van a trabajar toda la vida. No lo han sabido desde siempre, ni nadie se lo ha hecho saber. Sin embargo, las decisiones y acontecimientos les han guiado hasta ese camino. Tal vez lo hayan hecho inconscientemente y sin saber qué les deparará. O tal vez ha sido la intuición la que ha tenido un papel importante.





Este es el caso de José Luis Cort, doctor en biología animal, investigador desde 1973 a 2019 en el Instituto Español de Oceanografía (IEO). También ha presidido el comité científico de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT, también conocido como SCRS).

La conversación con Cort es fluida porque se acuerda de todos los episodios de su vida. Si se olvida de algún detalle, tiene un libro que los plasma llamado 'Memorias de un biólogo-oceanógrafo del IEO'. Él es mallorquín, en concreto de la Bonanova, apasionado de los documentales del mundo submarino de Jacques Cousteau y cuenta que su pasión por el mar se debe a que lo ha tenido siempre frente a él. También reconoce que no siempre tuvo claro a lo que se quería dedicar: *"al principio estás desorientado sin saber bien dónde tienes que dirigirte"*.

Cort ha escrito alrededor de diez libros divulgativos, ha escrito en revistas como la Hoja del Mar y tiene tras de sí numerosas publicaciones y más de 40 años de experiencia como científico.

## PRIMEROS COMIENZOS

Hubo oportunidades que marcaron su juventud: sus estudios en biología, la primera experiencia en el mar (no como biólogo, sino como marinero) pescando pulpos en un arrastrero sahariano. También consiguió, junto con su compañero de carrera Germán Pérez-Gándaras, una beca para muestrear en un barco factoría durante

## Experiencia en la FAO

Cort fue elegido para cubrir un puesto en el Departamento de Pesca de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (conocida como FAO) que define como una experiencia de "cura de atunes", ya que no abordaba ningún asunto sobre túnidos. Aunque la

define como *"interesantísima"*. Durante este periodo reclutó para la base de datos ASFA (en español, "Resúmenes sobre las Ciencias Acuáticas y la Pesca") a Institutos de habla hispana, tanto del IEO como de investigación marina de Sudamérica, que hasta el momento no formaban parte de ella.

---

**"El futuro de una persona puede ser el producto de una casualidad"**

40 días, que, según él, *"hizo todo mucho más fácil"* porque le llevó a conseguir muchos datos, publicar trabajos y hacer la tesina.

*"El futuro de una persona puede ser el producto de una casualidad"*, esa es la frase con la que Cort define una de las oportunidades clave



El biólogo durante un viaje en el Himalaya.



En el centro, Cort durante una reunión de la ICCAT en 1979.

en su carrera. Así, gracias a un contacto de su hermano, consiguió hacer el seguimiento del atún rojo en Fuenterrabía, en el Golfo de Vizcaya, en el barco "Txingudi". Él lo considera un "bautismo" porque, a partir de ahí, pasó cerca de 20 años saliendo con los atuneros en el norte de España.

Su primera colaboración con el IEO fue en Santander en 1974 para analizar las pesquerías de anchoas y túnidos, donde recuerda "la dureza del clima", pero que le ha venido bien para el resto de su vida. También nombra su paso por el barco 'María Reina de los Cielos y Nuevo María Reina de los Cielos', de los

hermanos Susperregui, que define como "su escuela de aprendizaje".

### LOGROS PROFESIONALES

A lo largo de sus 40 años de profesión ha viajado por diferentes rincones del mundo. En aquellos lugares realizó, entre otros trabajos, prospecciones en el mar Índico

---

Cort ha dedicado su carrera a la investigación del atún rojo

Occidental, fue asesor científico para negociaciones gubernamentales en la India y Maldivas, Coordinador Nacional del Programa de túnidos de la IEO y fue elegido presidente del comité científico de la ICCAT.

Del último puesto, reconoce que la experiencia le obligó "a esforzarme en tareas en las que no estaba acostumbrado", pero que resultó de gran interés y fue fundamental para su formación científica.

Cort destaca que el trabajo que le "abrió puertas" fue escribir el libro "Cimarrón" de temática divulgativa y que analiza el atún rojo. Más adelante escribió Cimarrón II. De estas dos obras se filmó el documental también denominado "Cimarrón" que denunciaba la pesca irresponsable del atún rojo en los años 90. Una obra que muestra las consecuencias de la captura ilegal de peces juveniles.

Gracias al primer libro, la Secretaría General de Pesca en Madrid le nombró responsable de una prospección de túnidos en las Islas Seychelles, que le permitió especializarse en los túnidos tropicales. Esta campaña concluyó con el primer acuerdo de pesca de atunes entre los gobiernos de España y Seychelles. El investigador explica

## Nuevas tecnologías

Después de años dedicado a la investigación, José Luis Cort considera que en su época no tenían las herramientas tecnológicas de las que actualmente se dispone para poder trabajar mejor los túnidos y obtener mejores resultados. En ese sentido, dice que el actual uso del marcado electrónico "ha permitido que los peces sufran menos

estrés: se toman precauciones muy grandes". Explica que "se les introduce agua con una manguera para que circule por las branquias". Sin embargo, lamenta que su equipo no pudiese hacerlo: "Nosotros no lo hicimos y de nuestra primera experiencia de marcado electrónico en el año 2009 tuvimos un escaso resultado".





José Luis Cort durante una conferencia en l'Ametlla de Mar.

que esto supuso el comienzo de las actividades españolas de pesca industrial de las poblaciones en el Índico Occidental.

## ACTUALIDAD Y ATUNES

El biólogo reflexiona acerca de su pasado y de su pasión por la investigación. Concluye con que se arrepiente del camino que ha emprendido. De hecho, dice que, a pesar de llevar cinco años jubilado, sigue publicando y manteniéndose vinculado con su profesión.

Una de las cuestiones que más ha denunciado ha sido sobre la pesca ilegal de los atunes juveniles y la sobrepesca de la especie.

De hecho, dos semanas antes de su jubilación, Cort, junto con su compañero del IEO Pablo Abaunza, decidió escribir el libro "La pesquería del atún rojo en el Golfo de Vizcaya"

En él se muestra la relación entre la pesquería de juveniles del Golfo de Vizcaya y de Marruecos, en el Océano Atlántico, con la pérdida de las poblaciones de peces reproductores.

Este hecho ha perdurado desde los años 1960 hasta la implementación del Plan de Recuperación de la ICCAT en 2008.

Actualmente, hay gran abundancia de peces, por ello, el investigador explica que el comité científico de la ICCAT, en su informe de 2022, "da la razón a nuestro trabajo porque ya la población reproductora está por las nubes y la captura de juveniles está a nivel prácticamente nulo".

Ante esta cuestión, Cort considera que "es una evidencia" que el atún rojo es una especie que, en algunas pesquerías, provoca que los pescadores no puedan capturar otras especies. Sin embargo, quiere ser cauto: "tiene que haber un estudio que lo demuestre y lleva su tiempo".

## AGUAS DEL MEDITERRÁNEO


Otra situación planteada es cómo afecta el aumento de las temperaturas del mar Mediterráneo a las poblaciones de atunes. Él no lo ve muy claro: "el atún tiene termo-re-

## Déficit comercial

El investigador explica que la falta de pesca comercial de atún rojo en el golfo de Vizcaya, como consecuencia de las actuales regulaciones, hace que los científicos apenas puedan tener muestras para el seguimiento de esta especie. En este sentido, Cort quiere proponer la celebración de concursos internacionales de pesca deportiva de atún rojo (de más de 30 kg) en la ciudad de Santander, con cargo a la cuota científica de la ICCAT. "Se celebrarían en el mes de agosto y los peces capturados se destinarían a organizaciones humanitarias", ha explicado.

gulación y el Mediterráneo efectivamente se ha calentado", pero pone de ejemplo la presencia de poblaciones en las aguas de México, con temperaturas más altas.

"Se habla del Golfo de Vizcaya como posible alternativa y yo puedo decirte que en el año 76 presente, junto con compañeros del IEO, un trabajo en un Congreso del ICES (Consejo Internacional para la Exploración del Mar) en Copenhague sobre unos atunes que yo había encontrado aquí con gónadas en estado de reproducción. Aquel año en la agua del mar, aquí en el Cantábrico, estaba a 23 grados".

En definitiva, su carrera y su contribución a la biología y a la ciencia habría sido imposible sin la vocación y dedicación con la que ha trabajado siempre. 

———— CLARA GONZÁLEZ SALVADOR

# MONSTRUOS MARINOS

*“Cuando se trata de monstruos, la imaginación no conoce límites. No solamente se ha pretendido que esos pulpos podían llevarse a los barcos, sino que incluso un tal Olaus Magnus habló de un cefalópodo, de una milla de largo, que se parecía más a una isla que a un animal. Se cuenta también que el obispo de Nidros elevó un día un altar sobre una inmensa roca. Terminada su misa, la roca se puso en marcha y regresó al mar. La roca era un pulpo”*

*Julio Verne, “veinte mil leguas de viaje submarino”*

A pesar de todos nuestros avances científicos, queda muchísimo por conocer de nuestro planeta. Se dice que sabemos más sobre La Luna que sobre los fondos abisales. Los mares siguen ocultando grandes misterios que nos aterran o nos hacen soñar. Los científicos saben perfectamente que los mares son la única esperanza de descubrir especies desconocidas para la ciencia, sobre todo si pensamos en animales de gran tamaño.

Incluso, la literatura actual y el cine sitúan en el mar las tramas de ciencia ficción, con la aparición

de monstruos de grandes dimensiones, provenientes de fondos abisales. Un reciente éxito cinematográfico, “Megalodón (2018), ha recaudado la cantidad astronómica de 530 millones de dólares con una historia que juega con nuestros miedos ancestrales. En este caso, la aparición de un tiburón prehistórico de 23 metros de longitud, que se creía extinto.

La inmensidad de los océanos, la falta de testigos, la dificultad para recabar pruebas y la imposibilidad de confrontar los testimonios han servido a lo largo de la historia para la creación y propagación de leyen-







---

## Decenas de calamares gigantes han sido capturados en la costa cantábrica en los últimos años

das sobre barcos fantasmas, islas misteriosas, animales monstruosos y sirenas. En algunos casos, esas leyendas, que parecían producto de una imaginación desbocada, se hacen realidad.

**Kraken:** enorme pulpo de la mitología nórdica, emergía de las profundidades y atacaba y devo-

raba a los marineros. En agosto de 2015, el arrastrero Minchos Sexto, de Celeiro, capturó un calamar gigante (*Architeuthis dux*) de 150 kilos y más de 10 metros de largo, a unos 40 km de la costa asturiana. Decenas de esos animales han sido capturados en la costa cantábrica en los últimos años. Viven a grandes profundidades y al-



canzan tamaños extraordinarios, unos 10 metros para los machos y hasta 13 metros las hembras. Se ha especulado sobre la existencia de ejemplares de mucho más de 20 metros y media tonelada de peso, aunque esto no se ha podido confirmar.

Las leyendas sobre animales prehistóricos abundan entre los navegantes. Parecería algo irracional, pero el mar siempre nos depara sorpresas. El 22 de diciembre de 1938, unos pescadores sudafricanos atraparon un extraño pez a 60 m de profundidad, en la desembocadura del río Chalumna. Medía 1,5 m de longitud y pesaba unos 50 kg. Los pescadores nunca habían visto algo igual y enviaron el ejemplar al Museo de East London, donde Marjorie Courtenay-Latimer se dio cuenta de que estaba ante algo único y mandó el esqueleto, junto a una serie de dibujos sobre su aspecto, a J. L. B. Smith, de la Rhodes University de Grahamstown (Sudáfrica). Este descubrió que se trataba de un ejemplar del grupo de los celacantos, que se suponían extinguidos desde hacía 80 millones de años. Lo llamó *Latimeria chalumnae*, en referencia al río Chalumna, y *Latimeria* en honor a su descubridora.

**Orcas:** los kwakiutl, una tribu de la isla de Vancouver (Candá), veían en las orcas seres poderosos y sobrenaturales. En los últimos años se están produciendo una serie de ataques a embarcaciones por parte de estos animales. En agosto de



Reproducción del mascarón con forma de sirena del buque Juan de la Cosa.

2022, se registraron diez incidentes en el Cantábrico en solo tres días. Los científicos siguen sin encontrar explicaciones definitivas a este extraño comportamiento. El ataque se centra en los timones, como si los confundieran con aletas de tiburones. El caso es que se ha llegado a restringir la navegación, en algunas zonas, debido a las orcas y el peligro que pueda suponer para las embarcaciones pequeñas.

**Ballena azul:** *Balaenoptera musculus* el animal más grande que ha existido. Ni siquiera los dinosaurios alcanzaron su tamaño. Llega a alcanzar los 30 m de longitud y 170 t de peso. Es el gigante de los mares. No es extraño que haya dado lugar a tantas historias, libros y películas. La historia de Jonás en la Biblia, las leyendas griegas que las consideraban protectoras de los viajeros, para los maoríes son el origen de todas las especies, en Nueva Zelanda consideran que el primer viajero llegó a lomos de una ballena y para algunas tribus americanas son animales sagrados.



## DE LA REALIDAD A LA FANTASÍA

Encontrarse en la inmensidad del océano, sin formación de ningún tipo, sin medios tecnológicos y con la cabeza llena de supersticiones, fue la mezcla perfecta para que, a lo largo de los siglos, surgieran multitud de terroríficas leyendas y de mons-



truos imaginarios. Algunos de los más conocidos son estos:

**Sirenas:** hermosas mujeres con cola de pez en lugar de piernas que moraban en las profundidades, se les atribuía una irresistible voz melodiosa con la que atraían a los marineros y los ahogaban. Cuenta "La Odisea" de Homero que Ulises mandó tapar con cera los oídos de sus marineros, al pasar cerca de la isla de las sirenas, para escapar de su irresistible melodía.

**Serpientes marinas gigantes:** probablemente el monstruo más mencionado en las historias de terror marítimas. Jamás se ha obtenido la menor prueba de que existan. Los supuestos avistamientos ocurrieron mayoritariamente en el siglo XVII, en la costa de Nueva Inglaterra. El avistamiento de una supuesta serpiente marina más conocido es el del barco Daedalus en 1848 en el Atlántico Sur.

**Medusas gigantes:** fueron muy temidas por los marineros de siglos pasados. En 1973, la tripulación del Kuranda, barco que cubría el trayecto entre las islas Fidji y Australia, dijo que habían sido atacados por una medusa gigante de aproximadamente 60 metros de longitud. Este suceso no ha podido ser verificado.

**Demonio negro:** un supuesto tiburón prehistórico gigante que hunde barcos para comerse a los marineros y es un depredador de ballenas. Es una leyenda entre los



Naga, serpiente marina de múltiples cabezas, de la mitología tailandesa.

pescadores californianos, pero jamás se ha obtenido alguna evidencia de su existencia.

**Criatura U-28:** el capitán del submarino alemán U-28, Georg Freiherr-Günther von Forstne, afirmó que el 30 de julio de 1915 el submarino alemán U-28 torpedeó al buque inglés Iberian en el Mar del Norte y que, como resultado de la explosión, emergió un gigantesco cocodrilo de 20 m de longitud. Declaró que no le dio tiempo a fotografiar al animal y el resto de los

supuestos testigos, murieron en la guerra sin poder testificar. Ninguno de los 60 supervivientes del Iberian mencionaron jamás haber visto ese animal en las entrevistas que les hicieron. La teoría más extendida es que el capitán se lo inventó todo.

Indudablemente, queda muchísimo por explorar y cada año se descubren nuevas especies desconocidas para la ciencia. Lo que nos permitirá seguir soñando con animales que nos sorprendan y maravillen. Solo en 2022, se descubrieron 146 especies. Sin embargo, ninguna tenía un tamaño monstruoso, ni desafiaba las leyes de la biología. Curiosamente, desde que todos llevamos cámaras de fotos en el bolsillo, el número de avistamientos de animales maravillosos ha descendido espectacularmente. [M](#)

---

Casualmente,  
los móviles han  
hecho descender  
los avistamientos  
de monstruos  
marinos

---

VICENTE PRIETO  
Licenciado en Biología Marina  
Director provincial del ISM en Lugo

# VÉRTIGO: equilibrio difícil



El vértigo es un síntoma que consiste en una sensación subjetiva de movimiento de giro del entorno o de uno mismo o de precipitación al vacío sin que exista realmente (ilusión de movimiento). Es una sensación muy molesta que normalmente viene acompañada de náuseas, pérdida del equilibrio, y percepción de desmayo inminente (mareo) que puede durar horas o incluso días.

**E**ste trastorno generalmente se relaciona con una alteración del sistema vestibular, situado en el interior del oído interno, que coordina el mantenimiento del equilibrio, así como nuestra postura.

Es importante diferenciar si el vértigo es de origen central o periférico por las diferentes causas que los producen. El vértigo central es mucho menos frecuente que el periférico, aparece sobre todo en ancianos y esconde una patología cerebral más grave. Entre las causas de vértigo central destacan el accidente cerebrovascular, la esclerosis múltiple, la migraña de la arteria basilar, la epilepsia del lóbulo temporal y los tumores de fosa posterior.

La mitad de los vértigos periféricos son vértigos posicionales benignos que desaparecerán sin secuelas con una correcta actuación. Esta alteración se desencadena al realizar movimientos bruscos y su origen está en el depósito de restos de tipo calcáreo en uno de los conductos semicirculares del oído.

Entre las principales causas de vértigo periférico (causa audiológica)

destacan la enfermedad de Menière, infecciones, traumatismos craneales, fármacos (aspirina, diuréticos, litio), tóxicos (alcohol, arsénico), tumores y por cambios bruscos de presión.

## SÍNTOMAS

El vértigo presenta unos síntomas muy característicos en forma de sensación rotatoria de objetos que el paciente define como "ir en un barco" o "ir como borracho". Su intensidad es variable, desde leve a una situación incapacitante durante el episodio. Suele acompañarse de síntomas vegetativos como náuseas, vómitos, taquicardia e hipotensión arterial.

En casos de vértigo periférico (75% de los vértigos) aparece un movimiento rotatorio de los ojos (nistagmus) horizontal. Son crisis de inicio brusco, breves, que se suelen desencadenar con los movi-



mientos y con abundantes síntomas vegetativos, sobre todo vómitos.

Los vértigos de origen central se presentan sin relación con la postura, son de inicio más lento y de mayor duración, y los vómitos están menos presentes. También aparece el nistagmus, pero éste suele ser vertical.

## DIAGNÓSTICO

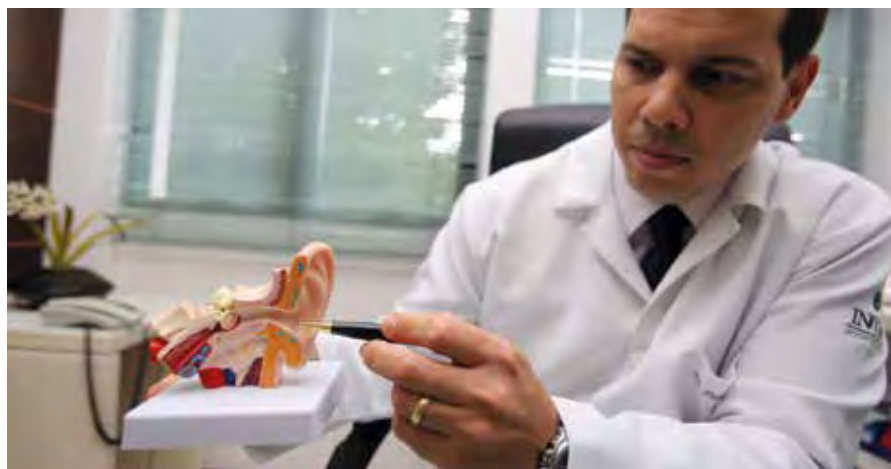
Se basa principalmente en un buen interrogatorio y en una exploración neurológica completa. Conviene diferenciar inicialmente si el cuadro clínico es un mareo o un vértigo, teniendo en cuenta que hasta un 50% de los mareos son vértigos.

También es necesario conocer la duración, factores desencadenantes y síntomas acompañantes, así como los antecedentes del paciente, especialmente la existencia de factores de riesgo cardiovascular.

La exploración física incluirá un examen neurológico en busca del nistagmus, de pruebas encaminadas a valorar el equilibrio del paciente (prueba de Romberg, coordinación dedo-nariz, prueba de Hallpicke). En algunas ocasiones puede estar indicado el empleo de ciertas exploraciones complementarias como el electrocardiograma, la audiometría, el TAC cerebral y/o resonancia magnética cerebral, los potenciales evocados o el electroencefalograma. Los análisis de sangre suelen ser normales.

## TRATAMIENTO

Es importante recomendar reposo durante el episodio agudo de vértigo junto a fármacos antivertiginosos y/o antieméticos en el caso



de náuseas y vómitos que pueden ser administrados por vía rectal o intramuscular. Además del tratamiento de la fase aguda del vértigo, es necesario investigar la causa que lo ha producido para ofrecer la terapéutica adecuada en cada caso. Así, por ejemplo, en la enfermedad de Menière, producida por una alteración del oído interno, el paciente debe seguir en primer lugar una dieta baja en sal y eliminar líquidos (uso de diuréticos), ya que, al acumularse en el oído interno, ocasionan el vértigo.

En los casos de vértigo posicional es útil la realización a los tres días del episodio agudo de ejercicios de rehabilitación vestibular que, realizados durante varios días de forma repetida, mejoran progresivamente el vértigo.

Otras posibilidades terapéuticas, son el uso de la gentamicina intratimpánica o técnicas quirúrgicas como la neurectomía vestibular (se corta el nervio del equilibrio manteniendo la audición del paciente) o la laberintectomía (eliminación de los receptores sensoriales del equilibrio con la consecuente pérdida de la audición)

Cabe citar como medida para aliviar los síntomas de los vértigos el acostarse rápidamente cuando aparezcan las primeras señales, en una habitación tranquila en la que no haya luces intensas o demasiados brillantes, tratando de no moverse, leer, mirar el móvil o realizar cualquier otra actividad.


Debe tenerse mucha precaución al caminar ya que las probabilidades de caída son altas durante el episodio de vértigo. La cabeza debe moverse despacio, a fin de no exacerbar los síntomas, evitando los cambios bruscos de posición (al levantarse de la cama, antes de incorporarse, debe permanecerse unos minutos sentado al borde del colchón). Es importante controlar la ansiedad para que los síntomas no se agraven y una vez los síntomas remitan, reanudar la actividad poco a poco, evitando conducir o realizar actividades deportivas o laborales que puedan suponer un riesgo (manejo de maquinaria pesada o peligrosa) hasta al menos una semana después del cese del episodio. **M**

————— Purificación Vega

Médico de Sanidad Marítima



# Puerros asados a la carbonara

 PARA 2 PERSONAS

## INGREDIENTES

- 3 puerros con el mismo grosor.
- 50 gr de queso pecorino (variedad italiana de queso curado elaborado a partir de leche de oveja).
- 2 yemas de huevo.
- 100 gr de guanciale (chacina italiana sin ahumar preparada con careta o carrillos de cerdo).
- Pimienta negra recién molida
- AOVE
- Sal

## PREPARACIÓN

### Para los puerros

#### ■ Paso 1

Practicar un corte en cruz en la parte verde del puerro y lavar con un chorro abundante de agua. Retirar las raíces y las partes verdes, solo vamos a utilizar la parte blanca. Cortar en trozos de 3cm, introducir en una bandeja de horno, salpimentar y regar con un chorro de AOVE.

#### ■ Paso 2

Introducir en el horno a 180°C hasta que se cocinen (20' aprox).

### Para la carbonara

#### ■ Paso 1

Cortar el guanciale en tiras y ponerlo a dorar en una sartén muy caliente. Una vez dorado colar para retirar la grasa sobrante. Reservar.

#### ■ Paso 2

Batir las yemas de los dos huevos en un bol e incorporar el queso rallado junto con una pizca de sal y pimienta recién molida. Mezclar. En este paso, si lo necesitáramos, para conseguir la consistencia deseada podríamos añadir un chorro de agua caliente.

#### ■ Paso 3

Mezclar el queso y las yemas anteriores con el guanciale dorado.

### Presentación

Servimos los puerros en la bandeja o plato que decidamos y napamos con la salsa carbonara. Rayamos por encima un poco más de queso y dos vueltas de pimienta negra.

### Observaciones

Podríamos usar bacón en vez de guanciale y parmesano en vez de pecorino.



## • Valoración Nutricional •

Ésta es la primera receta sin ingredientes procedentes del mar. Como ocurre en cualquier casa, también viajando a bordo de un barco, es importante mantener una buena alimentación sana, variada y suficiente para garantizar la salud de la tripulación. Con esta receta en particular, cuyo alimento principal es el puerro y que traemos con ocasión del próximo cambio de estación, debemos ser cuidadosos. La salsa que lo acompaña tiene hasta unas 631 kcal por comensal.

**RICO EN FIBRA Y SACIANTE.** El puerro contiene gran cantidad de agua y pocos hidratos de carbono, por lo que su aporte calórico es bastante bajo. A su vez es rico en fibra, que ayuda a saciarse antes y también con los problemas de estreñimientos; folatos, que ayudan a reforzar la inmunidad; y vitamina C, que es antioxidante. En cuanto a los minerales que aporta destacan el hierro, el potasio, el fósforo y, en menores cantidades, el yodo.

**VITAMINAS Y MINERALES.** El queso pecorino, como la mayoría de los quesos curados, tienen un alto contenido en sal, grasas y colesterol. Por todo esto es aconsejable usarlo con moderación en caso de hipertensión arterial o hipercolesterolemia. También aporta cierta cantidad de proteínas, minerales como hierro, fósforo, calcio, zinc, magnesio, potasio y vitaminas A, B, D y E.

**GRASAS Y COLESTEROL.** En esta ocasión se usan las yemas de huevo para la elaboración de la receta, restándole los valores nutritivos de las claras. En la yema de huevo encontramos gran cantidad de grasas en forma de triglicéridos mayoritariamente, seguidos por fosfolípidos como la lecitina, y por último, colesterol en menor cantidad



respecto a los anteriores. También podemos encontrar en las yemas las proteínas de los gránulos y las proteínas del plasma; minerales como hierro, potasio, sodio y calcio y vitaminas A, D y B12.

**QUÉ ES EL GUANCIALE.** El guanciale es un embutido curado, no ahumado, parecido al bacon pero procedente de otros cortes del cerdo como la papada. Esto hace del guanciale más salado y graso que el bacon. Este ingrediente aporta aproximadamente la mitad de las calorías de la receta. Por todo ello recomendamos lo señalado en cuanto al queso, no abusar en casos de hipertensión arterial o hipercolesterolemia.

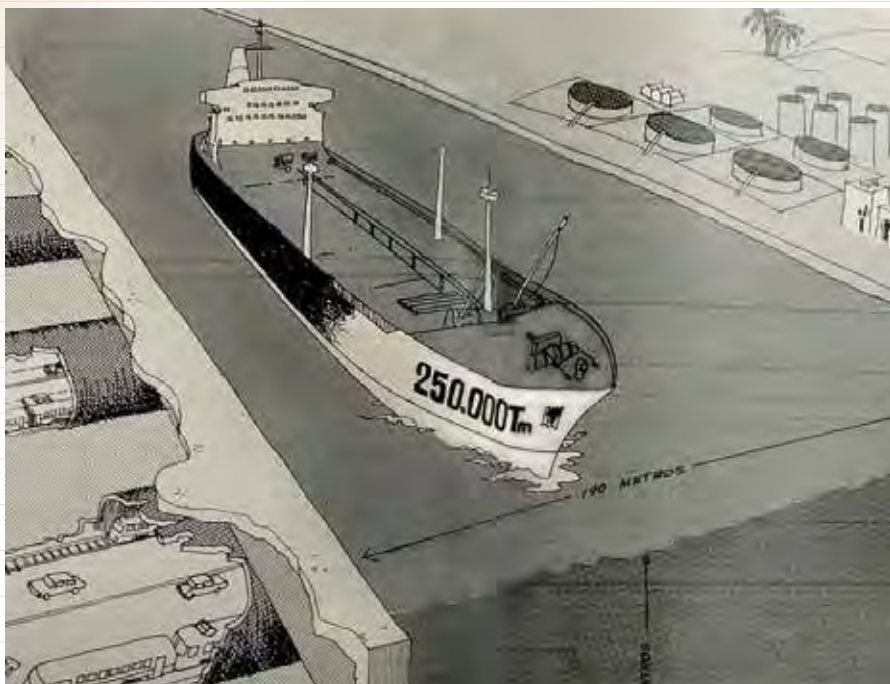
**OJO CON LAS CALORÍAS.** En conjunto podríamos señalar que esta preparación de la receta con puerro puede ser más saludable que su preparación más tradicional con pasta o en pizza, ya que no le sumaríamos las calorías extra de los hidratos de carbono que aportarían de esta forma.

**ÚLTIMAS OBSERVACIONES.** De igual manera, recordamos de nuevo que las grandes cantidades de grasas, colesterol y sal deben ser consumidas con moderación para evitar problemas tales como hiperlipemia, hipercolesterolemia e hipertensión arterial. Por último, esta receta se podría usar como plato único, acompañándolo con una pieza de fruta como postre.

## • Autores •

Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por las doctoras de Sanidad Marítima Manuela Alemán Fausto y Pilar Domínguez Pedrosa. Receta elaborada por los cocineros José Manuel Canosa Domínguez (cocinero Buque hospital Esperanza del Mar) y Raúl Goñez Silva (cocinero Buque hospital Juan de la Cosa).

## Nuevo Canal de Suez para 1980



En la actualidad, el canal de Suez permite tan sólo el paso de navas cuya quilla o espacio sumergible no sea superior a los once metros; esto es, con una capacidad de carga que, en el mejor de los casos, no rebase las 75.000 toneladas.

Los planes de la Suez Canal Authority prevén, después de la reapertura, dos fases consecutivas de

trabajo, que serán absolutamente compatibles con el tráfico marítimo que soporta el canal.

La primera que consistirá en dotar a la vía de una profundidad media mínima de diecinueve metros, frente a los 11-15 que tiene en la actualidad. Paralelamente, el ensanchamiento del canal hasta 145 metros, desde los 90 actuales, con

el fin de permitir el paso de petroleros hasta 160 toneladas.

La segunda fase contempla un canal cuya profundidad será de 23 metros, y con una anchura de 190 metros, lo que hará posible la navegación de buques de hasta 250.000 toneladas.

Para cada una de estas dos fases sucesivas, los técnicos han previsto en sus proyectos un plazo de tres años, lo que totaliza seis. Sin embargo, los expertos han hecho patente su optimismo y su confianza, en función de los últimos adelantos tecnológicos, que podrían permitir la conclusión de las obras en un plazo inferior al calculado. Sea como fuere, todos están de acuerdo en señalar que para el año 1980 el "nuevo" canal de Suez estará ya completamente terminado y en pleno funcionamiento. (...)

Por el momento, las obras más inmediatas son, lógicamente, las relativas a los trabajos de reapertura del canal. (...)

## Médicos del ISM para los tripulantes españoles

Ha visitado Walvis Bay el médico cubano doctor González, que próximamente se hará cargo de la atención a los marineros españoles en el puerto de Walvis BAY, contratado por el Instituto Social de la Marina. Hemos hablado con él y nos ha dicho que el día 1 de marzo estará en Walvis.

Está muy animado y espera la colaboración de todos, representantes de armadores, capitanes, y marineros, para que su trabajo pueda ser lo más eficaz posible.

El doctor González espera que pronto venga de España una enfermera para ayudarle y atender a los marinos españoles que quedan

hospitalizados. También irá destinado a Walvis Bay el médico del Instituto Social de la Marina don Juan Bartolomé Soler, quien actualmente está tramitando la documentación.

Los marinos españoles, al conocer la noticia, han manifestado su alegría y satisfacción, pues se podrán entender con su médico en español. (...)



# El “Reina” ha muerto



Un viejo barco yace moribundo en el puerto de Hong-kong. Antaño fue el “Queen Elizabeth”, orgullo de Inglaterra.

Durante muchos años fue el rey de los mares, orgullo de los ingleses, que no encontraban adjetivos adecuados para ensalzarlo. Su fotografía adorna las paredes del despacho de C. Y. Tung, en Hong-Kong. Este naviero chino, del que se dice que a su lado palidece Onassis, fue el último propietario del “Queen Elizabeth”.

## UNOS PASAJEROS INESPERADOS

El barco fue botado en 1938. La propia Reina de Inglaterra estrelló contra su casco la tradicional botella de champán (...)

Los primeros pasajeros que navegaron en el “Queen” eran soldados. Cuando estalló la guerra se daban todavía los últimos toques a la nave. (...)

Después de la guerra, la nave se convirtió en un palacio flotante para pasajeros millonarios que tenían a su disposición nada menos que catorce cubiertas en un ambiente de lujo propio de cuentos de hadas. (...)

## SABOTAJE

El veredicto oficial del Tribunal marítimo de Hong-Kong fue que la destrucción del “Queen” se debía a un acto de sabotaje. Nunca se ha averiguado por qué o quién lo perpetró, pero el Tribunal descartó todo motivo político.

La nave está tumbada de costado en el agua, convertida en un montón de hierros retorcidos. Es imposible repararla. (...)

Pero algunos verán en la destrucción del viejo rey de los mares por los japoneses una especie de venganza tardía por los daños causados al país del Sol Naciente. (...)

## “EL DEMONIO DEL MAR”: UNA BUENA PELÍCULA

(...) “El demonio del mar” trata de un velero del siglo XIX dedicado a la caza de ballenas. En él viajan y trabajan tres hombres prototipos de tres posturas vitales. El viejo capitán Bering, uno de los más expertos y en el que se condensa el saber y la tradición de muchas generaciones. (...) De otra parte Richard Widmark, joven capitán con amplios conocimientos científicos, que estudió en varias escuelas y que cree más en la ciencia que en el saber cotidiano y tradicional. Entre ambos está el sobrino del viejo capitán, un niño que se forma a bordo y en el que influirán las dos personalidades descritas. (...)

## MEDIDAS ECONÓMICAS Y LABORALES

El “Boletín Oficial del Estado” del 16 de febrero ha publicado el decreto de 21 de diciembre anterior con las medidas excepcionales a favor de las flotas pesqueras de las regiones Sudatlántica, Sudmediterránea y Levante. (...) El decreto citado, constituye la sanción por el gobierno de la nación de las propuestas formuladas por la Comisión que estudió la problemática de los pescadores que tradicionalmente faenaban a lo largo del litoral marroquí (...). Medidas de carácter económico (...); concesión de créditos (...); ayudas por desempleo (...); anticipo de hasta cinco años por edad de jubilación (...); ayudas para migraciones interiores (...).



NACIONAL

## El mar, con el campo

El sector pesquero y acuícola español ha expresado su solidaridad con las protestas que mantienen los agricultores y ganaderos. En un comunicado conjunto, representantes de Apromar, Cepesca, Fedepesca y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) dicen entender perfectamente la situación dramática del campo porque es muy semejante a la que viven los productores y comercializadores de productos del mar.

El sector pesquero, acuícola y de comercio especializado en alimentación manifiesta que el apoyo a los profesionales del campo será “inquebrantable”. Además, ha acordado por unanimidad fortalecer los esfuerzos de su reivindicación de cara a las elecciones europeas del 9 de junio ya que, a su juicio, el próximo ejecutivo comunitario deberá dilucidar “de una vez por todas” qué tipo de sector primario quiere y qué valor desea darle frente al resto del mercado y,



El sector pesquero y acuícola apoya las reivindicaciones de agricultores y ganaderos.

en consecuencia, a la soberanía alimentaria de los europeos.

Según el sector, la Unión Europea y, especialmente la Comisión, están “muy lejos de la realidad” al primar “de manera obsesiva” el componente medioambiental en sus políticas, lo que ha causado unos niveles de control y burocracia administrativa asfixiantes, comprometiendo “seriamente” la viabilidad de las empresas.

Estas políticas –afirman en un comunicado conjunto Apromar, Cepesca, Fedepesca y la FNCP– debilitan “irresponsablemente” los intereses de los ciudadanos y apuntan a que Europa está poniendo en tela de juicio su soberanía, depositando en las importaciones su capacidad

para alimentar a la ciudadanía. “El 70% del pescado consumido en la UE procede de Asia, con origen en países a los que no se exigen los mismos estándares de calidad que a los productores comunitarios, por lo que son mucho más competitivos en precios”, aseguran.

El sector llama también la atención sobre la inacción de Europa ante la reducción del consumo de productos del mar, en vez de valorarlos y promocionarlos. En este contexto recuerdan que estos alimentos están gravados en España con un IVA del 10%, sin que se haya hecho nada para reducirlo o eliminarlo. [M](#)

ANA DIAZ



# Sí a la pesca de túnidos



El Consejo de Ministros del pasado 30 de enero aprobó, a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, un Real Decreto por el que se determinan las normas de seguridad y prevención de la contaminación que deben cumplir los pesqueros canarios, de menos de 24 metros de eslora, para participar en las campañas de pesca de bonito del norte y túnidos en el archipiélago.

Con este Real Decreto, 119/2024, de 30 de enero, que modifica el RD 543/2007, de 27 de abril, se da respuesta a una demanda reiterada del sector pesquero canario que podrá participar, mediante un cambio de clasificación o ampliación de su zona de actividad temporal, en las campañas de pesca de túnidos (de marzo a junio) y bonito del norte (de junio a septiembre) de este mismo año.

La nueva normativa garantiza la seguridad marítima y evita que los buques afectados tengan que tramitar un cambio de clasificación definitivo, lo que supondría mayor burocracia y el consecuente expediente de obra de reforma.

El real decreto aprobado define las normas de seguridad y prevención de la contaminación a cumplir por las embarcaciones pesqueras y el procedimiento por el que podrán acogerse al nuevo sistema. Así, será

el director general de la Marina Mercante el que emita la autorización, previo informe de Capitanía Marítima, garantizando que resultan seguras para las nuevas condiciones de servicio. También permitirá a los pesqueros menores de 24 metros de eslora ampliar su zona de navegación y desarrollar la actividad de pesca de túnidos durante todo el año en los espacios marítimos interinsulares, así como hasta 30 millas, o incluso 45 millas de la costa, entre los meses de marzo a junio.

Todo ello en el marco de los objetivos de la política del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de tutelar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino garantizando, al mismo tiempo, la seguridad de la vida humana en el mar. [M](#)

ANA DIAZ

## Cambios por Cese de Actividad



El pasado mes tuvo lugar una reunión en los Servicios Centrales del ISM con la presencia de su directora, Elena Martínez, Covadonga Jiménez, subdirectora de Seguridad Social, y representantes de las cofradías de pescadores de Pontevedra. Sobre la mesa el problema de la alta mortalidad de los bivalbos, especialmente almejas y berberechos, que afecta gravemente a las rías gallegas y la posibilidad de que, aún en situación de cese de activi-

dad, las mariscadoras puedan realizar labores de limpieza, retirada de ejemplares muertos y siembra, sin que haya comercialización. Se trataría de que este cese temporal parcial sea compatible con estas tareas, sin la necesidad de una declaración de emergencia previa, solo por causa de fuerza mayor. Al estar contemplada esta posibilidad en la Ley General de Seguridad Social, el ISM se ha mostrado favorable a esta petición.

## Minería submarina



La decisión de Noruega, país que no pertenece a la UE, de autorizar la explotación comercial minera de 281.200 km<sup>2</sup> de fondos marinos en el Ártico, ha puesto en alerta tanto al Parlamento Europeo como a las organizaciones ecologistas por el grave daño medioambiental que puede causar. Además, en la zona acotada

por Noruega, un área equivalente a la superficie de Italia, faenan 23 países. El Parlamento Europeo ha aprobado una resolución no vinculante de rechazo.

## Cofradías de Castellón

Las cofradías de pescadores de Burriana, Benicarló y Vinaròs regresan a la Federación Provincial de Pesca (Fedcopesca) tras su salida en 2023. En un momento tan complejo como el que se vive, con nuevas reducciones de los días de pesca, todos destacan la necesidad de unirse en una misma entidad para potenciar sus reivindicaciones. El pasado 9 de febrero amarraron para protestar por la grave situación eco-

nómica que vive el sector. Castellón tiene censadas 158 embarcaciones dedicadas a las artes menores, arrastre, cerco y palangre.

## Hidrógeno verde



Huelva acogió el pasado mes de febrero el I Congreso Nacional sobre Hidrógeno Verde, con la participación de más de 300 empresas, 50 ponencias y un millar de asistentes, y la vista puesta en la transición energética, en la que Europa está inmersa y que requiere de una gran capacidad de innovación, compromiso y trabajo por parte de industria, bancos, instituciones públicas y privadas, gobiernos, centros de I+D y de la sociedad en general. Siendo el hidrógeno verde una pieza fundamental para descarbonizar el planeta, este congreso llega con vocación de ser un referente. Celebrará su segunda edición en febrero de 2025.

## Costera del bonito

La modificación del RD 119/2024, de 30 de enero, por la que se define un régimen especial para la ampliación de la zona de actividad de las embarcaciones de menos de 24 m. de eslora, permitirá a los pesqueros de pesca local y litoral que tengan cubierta cambiar su clasificación o ampliar la zona de actividad de forma temporal y así poder participar en la costera del bonito del norte en el Cantábrico entre junio y septiembre.



## Un sistema de protección modélico

La sede de la OIT en Ginebra acogió, del 12 al 16 de febrero, una reunión de expertos que acordaron adoptar directrices conjuntas para los reconocimientos médicos de embarque en los buques pesqueros. Una demanda ampliamente solicitada por empresas, gobiernos y trabajadores de la que ya disponen los afiliados de marina mercante. Tras un año de trabajo se ha llegado a un consenso a partir del que surgirán grupos de trabajo para unificar criterios. En la reunión se puso de manifiesto el



modelo español de protección del trabajador del mar, único en el mundo, al contemplar en un solo organismo la asistencia sanitaria preventiva

y la protección social. En la imagen podemos ver a los miembros de la delegación del ISM junto al resto de representantes gubernamentales.

## Recuperar el Mar Menor



El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto por el que se establecen limitaciones a la navegación marítima en el Mar Menor destinadas a reducir el impacto que provocan las embarcaciones durante la navegación. El objetivo es contribuir a la protección y recuperación de este ecosistema. La medida afecta a embarcaciones, incluidas las de recreo y motos náuticas, y establece límites de emisiones de escape, sonoras, de velocidad y de fondeo. Además, prohíbe las descargas de desechos al mar.

## Informe pericial

El informe pericial realizado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Ma-

rítimos (CIAIM) indica que el hundimiento del Villa de Pitanxo se debió, entre otras circunstancias, a un error humano del capitán “ante la falta de percepción cabal del riesgo de hundimiento que suponía la maniobra que realizó para librar el embarre del aparejo del fondo marino”.

Por otro lado, el inspector de la Capitanía Marítima de Vigo ha declarado que el pesquero “cumplía

íntegramente” con las medidas de navegabilidad y seguridad legalmente exigibles y no constató ninguna deficiencia en el buque.

**Aclaración:** En el reportaje sobre los colegios del ISM publicado en el número 642 de la Revista Mar se indicaba que Francisco Corral fue director de “El Picacho” cuando debía poner director provincial de Cádiz.



**Exposición permanente: El Museo del Mar de Santa Pola (Alicante) cuenta con varias obras de la artista María Dolores Mulá que se encuentran expuestas en el Centro de Investigaciones Marinas CIMAR. Sus obras tienen como tema principal el mar y las salinas de Santa Pola.**

# El motín del San Jerónimo

*“Un acontecimiento histórico de la Armada española rescatado del olvido”  
y su continuación ficticia de los 27 amotinados abandonados*

**P**ablo Martín Tharrats, autor consolidado, ha publicado libros de ficción, historia novelada, ensayo social y teatro. Es además un apasionado lector de la historia naval de España que siente la necesidad de dar visibilidad a algunos de sus capítulos más desconocidos.

*El motín del San Jerónimo* es una novela de ficción basada en los hechos reales escritos en el diario del soldado Juan Martínez, que embarcado en el galeón San Jerónimo, fue testigo de los acontecimientos acaecidos a bordo, en 1566, en la travesía de Acapulco a Filipinas.

En el transcurso de esta se produjo un motín por parte del piloto Lope Martín que tenía sus motivos personales, para evitar a toda costa llegar a su destino, ya que sería apresado y justiciado.

“Desde el mismo día que zarparon, Lope Martín comenzó a malmeter contra el capitán y su hijo a todos los soldados y marineros que había a bordo de la nao.”

La novela presenta en algunas páginas, un recuadro en cuyo in-



**Autor:**

Pablo Martín Tharrats

**Edita:** Bubok Publishing S.L.

terior aparecen frases de fragmentos del texto original del diario de Juan Martínez.

Este paralelismo que realiza el autor, de lo real y lo novelado, invita a los lectores a sentirse a bordo, trasladándoles al siglo XVI, nada más sentir la brisa marina de sus primeras páginas.

“... a lo qual respondio lope martin confesaos que aveis de morir rrespondiendo...”

En el segundo libro, *Los 27 amotinados del San Jerónimo*, se narra de forma ficticia, la suerte que bien pudieran haber sufrido los 27 tripulantes, abandonados en una isla, de los que nunca se supo nada.

“Lope, estamos perdidos, sin el galeón moriremos de hambre y de sed en estas islas”.

Los amotinados deben huir de su cautiverio para salvar la vida, y se les presenta la oportunidad de hacerlo en un paraíso indígena que encuentran abandonado.

Veintisiete hombres de mar emprenden la trepidante aventura náutica que los llevará hasta China con la idea de iniciarse en el comercio, para terminar, convertidos en piratas.

“Mira Lope, la flota de Ching Shi está ardiendo”

*El motín del San Jerónimo* tiene un coste de 26,60 € en tapa blanda y 4,74 en digital.

*Los 27 amotinados del San Jerónimo* tiene un coste de 28,31 € en tapa blanda y 4,74 en digital. **M**

—JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS





**SUBSIDIO POR DESEMPLEO  
DE MAYORES DE 52 AÑOS.  
RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR.**



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

Siempre a tu lado

¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



**DESCARGAR** la aplicación disponible en Google Play y en App Store.



**IDENTIFICARTE**



MIS DOCUMENTOS



SERVICIOS



REGISTRO



BUZÓN DE CONSULTAS



AVISOS

Descárgate la app



*En cualquier momento,  
desde cualquier lugar...*

**FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE**