

MAR

N° 653

MARZO 2025

BALANCE DE PUERTOS

Incremento del tráfico de mercancías y pasajeros

AUMENTAN LOS AFILIADOS

Suben los extranjeros que trabajan y cotizan en el REM

NAVES DE LA ESPERANZA

Buques hospital que cambian vidas en África



REVISTA **Mar** En tres formatos

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



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



En pdf para descargar
desde la hemeroteca

Más cerca de ti

La clave está en la adaptación



2024 ha supuesto un periodo de moderada recuperación para los puertos españoles. En términos generales, el tráfico de mercancías y pasajeros se ha incrementado un 2,7% respecto del pasado año, aunque todavía no se acerca a los niveles de 2019, un año en el que se registró un récord absoluto con más de 564 millones de toneladas.

Los analistas indican que estas buenas cifras se han visto impulsadas por la situación geopolítica actual de conflicto en el Mar Rojo. Desde mediados de 2023, las rutas marítimas con origen en Asia evitan el paso por el Canal de Suez optando por desviarse por el Cabo de Buena Esperanza, lo que ha beneficiado a países como España. Los puertos que han sabido adaptarse a las nuevas circunstancias, especialmente los de Valencia, Algeciras y Barcelona, han sido los primeros en reportar un aumento en los tráficos.

Esta mejora no es solo un indicativo de la recuperación del comercio internacional sino también de lo que la capacidad de adaptación de algunos puertos es capaz de lograr. Las inversiones especialmente en el campo de la digitalización en logística, la tecnología y la conectividad están dando frutos.

Los buenos resultados de los puertos españoles no pueden hacernos olvidar la necesidad de seguir invirtiendo en otros factores como la seguridad laboral o el relevo generacional.

El sector de la estiba, al igual que otros sectores marítimo pesqueros, tienen que adaptarse a la realidad social. En enero, el Régimen Especial del Mar registró 5.638 extranjeros afiliados, de los que 4.299 no pertenecen a la Unión Europea. Para permanecer en la senda del crecimiento, es necesario contar con las variaciones de rumbo que las corrientes producen en el barco. [M](#)



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

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

Diseño y web: Anabel Gutiérrez (ana-isabel.gutierrez1@seg-social.es)

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

Redacción:

Lorena Gándara (lorena.patino@seg-social.es)

José M^a Núñez de Castro (jose-maria.nunez@seg-social.es)

Documentación:

Claudia Agudo (claudia-elisa.agudo@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. C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao. Tel. 94 473 90 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diseño y maquetación: Ismael Ortuño para Editorial MIC.

Imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

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



sumario

653. Marzo 2025



Foto de portada: Petrolero al atardecer (Shutterstock)

Puertos

El aumento en el tráfico de mercancías y pasajeros muestra la buena salud de nuestros puertos. **PÁGINA 6**



Afiliación de extranjeros



Más cotizantes: Aumentan los trabajadores extranjeros en España, también en el Régimen Especial del Mar. **PÁGINA 10**

Mujeres y emprendedoras



Empresarias del mar. Si trabajas en el sector marítimo pesquero y quieres emprender, ellas te cuentan cómo. **PÁGINA 12**

Barcos de esperanza



Entrevista a Gerardo Vangioni, presidente de Mercy Ships España, los buques hospital que salvan vidas en África. **PÁGINA 18**

Cuidando el “stock”



Vedas y otras medidas desde el Ministerio de Agricultura para garantizar el futuro de la pesca en España. **PÁGINA 22**

El galeón de Manila

Historia: Una ruta marítima regular que unía Asia, América y Europa desde el S XVI.

PÁGINA 44



Y además:

16 Tribuna de Anesco

Una apuesta por el rejuvenecimiento de las plantillas y el relevo generacional para mejorar la competitividad.

26 Tratado de los océanos

España es el primer país de Europa en firmar este convenio de protección de los mares.

28 Modelos de negocio pesquero

Ecologistas en Acción presenta una propuesta para hacer más sostenible y rentable la venta de pescado.

32 Balance de siniestralidad

CIAIM presenta su informe sobre accidentes marítimos registrados e investigados en 2023.

36 Amoniaco verde

Análisis de Alfonso Carneros, director técnico de Soermar, sobre combustibles marítimos del futuro.

40 FITUR azul

La gran feria internacional de turismo se centró en las fórmulas que generan riqueza en las zonas costeras.

48 Misterios abisales

Entrevista al escritor JJ Benítez que nos habla de la influencia del mar en sus artículos y libros.

52 Salud mental

“Proactividad y pensamiento positivo” dos conceptos que aplicados al trabajo a bordo mejoran la convivencia.

56 Páginas médicas

Apendicitis aguda: cómo detectarla y qué hacer si ocurre cuando estás embarcado.

58 Cocina a bordo

Poupietas de lenguado con aceite de albahaca y jengibre, deliciosa receta de los cocineros y médicos del ISM.

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR las suscritas por su director o que aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica en Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.

Síguenos en:



RevistaMAR.ISM



@ISMrevistamar



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

Descárgala en tu smartphone





Un año de crecimiento y recuperación

El tráfico de mercancías por los puertos de titularidad estatal cierra 2024 con más de 557,7 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 2,7% en comparación con el año anterior. Entre los aspectos más destacados, se observa un notable aumento en el tránsito de contenedores TEUs, que creció casi un 11%, así como el movimiento de más de 40,8 millones de pasajeros, superando las cifras de años anteriores con un aumento cercano al 4% respecto a 2023.

M ANABEL GUTIÉRREZ

El año 2024 ha supuesto un periodo de moderada recuperación para los puertos de interés general en España, que han registrado un total de 557.784.253 toneladas de mercancías. Este incremento del 2,7% en comparación con 2023, cuando se contabilizaron 543,2 millones de toneladas, refleja una tendencia positiva en el tráfico marítimo, tras un descenso del 3% en el año anterior.

La recuperación del tráfico en los puertos españoles se ha visto impulsada por el desvío de rutas marítimas tradicionales desde Asia, una situa-

Por los puertos de interés general de España circularon casi 558 millones de toneladas, un 2,7% más que en 2023

ción provocada por la inestabilidad en el Mar Rojo. Este cambio ha llevado a un aumento temporal en los movimientos en varios puertos españoles, que han sabido adaptarse a las nuevas circunstancias. Aunque el tráfico total del año pasado no logró superar el récord de 2019, que se situó en 564,6 millones de toneladas, la mercancía general ha alcanzado un nuevo máximo histórico.

MERCANCÍA GENERAL

En 2024, los puertos españoles gestionaron 278,6 millones de toneladas de mercancía general,

superando los 276,2 millones de 2021. Este volumen representa un crecimiento del 6,1% en comparación con 2023, impulsado principalmente por un aumento del 8% en el transporte de contenedores. Este crecimiento es un indicativo de la recuperación del comercio internacional y la capacidad de los puertos para adaptarse a las demandas del mercado.

La mercancía general convencional también ha mostrado un incremento del 2,1%, alcanzando los 85,5 millones de toneladas. Estos datos reflejan una tendencia positiva en la actividad portuaria, que se ha visto beneficiada por la diversificación de las rutas y la mejora en la logística.

TRÁFICO DE CONTENEDORES

Uno de los aspectos más destacados de 2024 ha sido el notable aumento en el manejo de TEUs (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que quiere decir Unidad Equivalente a Veinte Pies y que mide la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies). Este tráfico experimentó un crecimiento

del 10,6%, alcanzando un total de 18.114.516 toneladas. Este aumento es especialmente significativo si se considera la disminución del 4,5% registrada en 2023. El crecimiento en el transporte de contenedores se debe en gran parte al aumento del 15,1% en los contenedores en tránsito, aunque este ritmo se moderó en los últimos meses del año.

OTROS TRÁFICOS

En el panorama portuario español, el año 2024 ha traído consigo una serie de cambios significativos en el tráfico de mercancías y pasajeros. A pesar de la caída del 6,4% en los graneles sólidos, que totalizaron 84,8 millones de toneladas, el sector ha mostrado resiliencia. Esta disminución se debe principalmente a la fuerte baja en la demanda de carbón y coque de petróleo, que se desplomaron un 41,2%. Sin embargo, no todo son malas noticias: los graneles líquidos experimentaron un crecimiento del 2,3%, alcanzando los 178,9 millones de toneladas, lo que indica una recuperación en este segmento.



Por otra parte, el tráfico ro-ro, que se refiere al transporte de vehículos y carga rodada, también ha mostrado un ligero aumento del 1,1%, alcanzando 72,7 millones de toneladas. En cuanto a la actividad de los buques mercantes, se ha registrado un incremento del 1% en el número de unidades que operaron en los puertos españoles, alcanzando un total de 166.129. Este aumento, junto con un crecimiento del 2,5% en el arqueo bruto, sugiere una mayor capacidad y actividad en el sector marítimo.





TRÁFICO DE CONTENEDORES (TEUs)

Valencia	5.475.773
Bahía de Algeciras	4.706.145
Barcelona	3.885.736

TRANSPORTE DE PASAJEROS (nº)

Baleares	7.528.890
Bahía de Algeciras	5.954.842
Santa Cruz de Tenerife	5.550.415

CRUCERISTAS (nº)

Barcelona	3.655.981
Baleares	2.499.141
Las Palmas	1.870.999

PASAJEROS Y CRUCERISTAS

El tráfico de pasajeros ha superado las cifras de años anteriores, aunque con un crecimiento más moderado en comparación con el notable repunte del 18,9% en 2023, cuando el sector aún se recuperaba de los efectos de la pandemia. En 2024, los puertos españoles registraron 40,8 millones de movimientos de pasajeros, lo que representa un aumento del 3,9%. Este crecimiento es un signo positivo de la reactivación del turismo y la movilidad.

Los aumentos más significativos se han registrado en contenedores, mercancía general y pasajeros de cruceros

Particularmente destacable es el movimiento de cruceristas, que alcanzó los 12,8 millones en 2024, con un crecimiento del 6,7% respecto al año anterior. Este aumento refleja el renovado interés por los viajes en crucero y la recuperación del sector turístico, que sigue adaptándose a las nuevas realidades postpandemia.

Durante los meses de verano, los puertos españoles alcanzaron cifras récord en el manejo de contenedores, con incrementos del 20,2% en junio, 19% en julio y 18,1% en agosto. [M](#)

PESCA, AVITUALLAMIENTO Y TRÁFICO INTERIOR (t)

Comparativa 2023 ▲ 1%

15,4 millones

MERCANCÍA GENERAL (t)

Comparativa 2023 ▲ 6%

278,6 millones

BUQUES (Nº)

Comparativa 2023 ▲ 2%

166.129 unidades

TRANSPORTE DE PASAJEROS (Nº)

Comparativa 2023 ▲ 3%

28,0 millones

PASAJEROS DE CRUCERO (Nº)

Comparativa 2023 ▲ 7%

12,8 millones

Fuente: Elaboración propia con datos de Puertos del Estado

AFILIACIÓN DE EXTRANJEROS EN EL REM

Mano de obra que suma

La afiliación a la Seguridad Social es uno de los indicadores utilizados para valorar el crecimiento de la economía y la evolución del empleo. En términos desestacionalizados, la afiliación sigue en alza desde que comenzó el año, superándose ya los 21,4M de afiliados. De ellos, casi 3 millones son extranjeros. En el REM los 5.638 afiliados foráneos son mano de obra indispensable para la pesca o la marina mercante.



M ANA DIAZ/PATRICIA ROMERO

El mar necesita trabajadores. Uno de los problemas y retos más importantes a los que se enfrentan tanto la marina mercante como la pesca es la falta de relevo profesional y la escasez de trabajadores que quieran salir a navegar o faenar porque, pese a que las condiciones laborales de marinos y pescadores han mejorado y mucho, el trabajo en el mar sigue siendo duro.

Ante esta situación, la mano de obra extranjera es valiosa y muy apreciada. Según datos del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, en enero se regis-

traron en todos los regímenes un total de 2.956.007 afiliados extranjeros, una vez descontada la estacionalidad y el efecto calendario, tras sumar 28.409 ocupados.

Los trabajadores extranjeros son el 13,8% del total de cotizantes a la Seguridad Social, seis décimas más que el año pasado. Cabe destacar que del total de trabajadores ex-

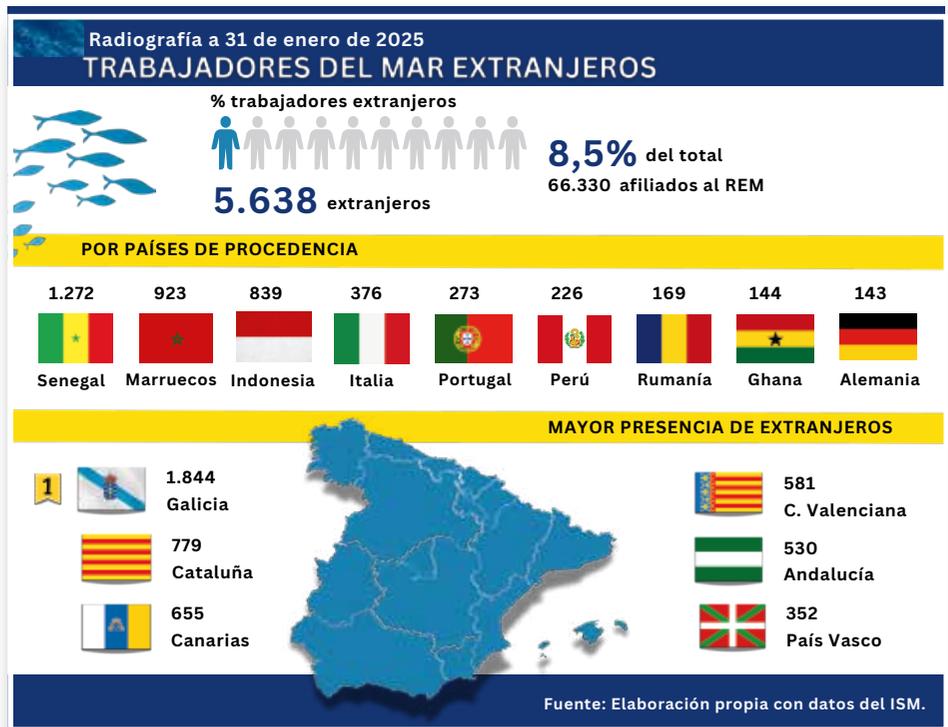
tranjeros cotizantes, el 43,2% son mujeres. Así, los datos confirman que 2025 ha comenzado con un nuevo máximo de empleo foráneo desestacionalizado en el conjunto de la Seguridad Social.

RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR

Y ¿qué sucede en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar? A de 31 de enero de 2025 el número de afiliados totales al REM era de 66.330, de los cuales los nacidos fuera de España ascendía a 5.638, 1.339 pertenecen a la Unión Europea y 4.299 a terceros países.

Estas cifras recogen el total de afiliados, que incluye trabajadores en alta, desempleo, cese de actividad y convenio especial.

El grueso de afiliados extranjeros al REM procede de seis países africanos



Los afiliados foráneos proceden de todos los continentes, aunque se observa que África concentra el mayor número de trabajadores, 2.460 en total.

Por nacionalidades, las más representativas en el Régimen Especial del Mar son los trabajadores procedentes de Senegal, Marruecos e Indonesia.

Por continentes, seis países concentran el grueso de trabajadores procedentes de África: Senegal (1.272), Marruecos (923), Ghana (144), Cabo Verde (47), Gambia (43) y Argelia (31) la mayoría realizan fundamentalmente labores en embarcaciones pesqueras y lojas.

Les siguen los europeos, que trabajan más en actividades de mari-

na mercante y náutica recreativa. En total suman 1.339 y proceden de Italia (376), Portugal (273), Rumanía (169), Alemania (143), Reino Unido (118), Francia (101), Ucrania (50) Países Bajos (47), Bélgica (42), Bulgaria (35) y Rusia (27).

Por su parte, del continente asiático son originarios los 839 indonesios afiliados al REM, la mayoría de los cuales residen en Lugo (Galicia).

De Latinoamérica tenemos 477 personas afiliadas, cuyos países de procedencia son Perú (226), Colombia (75), Venezuela (67), Argentina (59), Brasil (27) y Honduras (23).

Por comunidades autónomas Galicia es la región que ocupa a más trabajadores extranjeros con 1.844 del total. Le siguen Cataluña (779), Canarias (655), Comunidad Valenciana (581), Andalucía (530), País Vasco (352), Illes Balears (331), Asturias (195), Región de Murcia (147), Cantabria (135), Comunidad de Ma-

drid (80), y en las Ciudad Autónoma de Ceuta y Melilla 8 y 1, afiliados extranjeros respectivamente.

UCRANIA

El REM cuenta actualmente con 50 afiliados de Ucrania, precisamente en febrero se cumplía un año desde que España y Ucrania llegaron a un acuerdo para reconocer mutuamente sus titulaciones de competencia para el sector marítimo pesquero (Convenio Internacional STCW) y así facilitar la empleabilidad entre tripulantes de cualquier categoría, independientemente de que se hayan formado en un país o en otro.

España ha concedido protección temporal a 236.570 ucranianos desde el inicio de la invasión rusa hace 3 años, convirtiéndose en el cuarto país de la Unión Europea en el número de concesiones, el 4,9 % del total de la UE.

Vigías del cambio

Nuestras protagonistas son mujeres diferentes, pero impulsadas por el mismo espíritu emprendedor. Su pasión, esfuerzo y dedicación las ha llevado a ser premiadas por su labor y sus méritos. Son vigías de un cambio que ellas mismas han impulsado con la creación de proyectos brillantes, innovadores, gestionados con visión, profesionalidad y liderazgo. Hablamos con ellas para conocerlas un poco mejor.

M LORENA GÁNDARA

El mar hace caminos y el sector ya no es lo que era. Ha llegado el momento de promover la igualdad, de que se produzcan más cambios y de explorar nuevos horizontes para el emprendimiento femenino a través de formas de negocio diferentes y de políticas que no hagan distinciones entre géneros.

El techo de cristal lentamente comienza a resquebrajarse. Cada vez más mujeres lideran proyectos y acceden a altos puestos del poder.

Las protagonistas de las siguientes páginas saben lo que es lograr el éxito en sectores tradicionalmente masculinos como el de la pesca o

el mundo empresarial. Cada una de ellas ha liderado proyectos diferentes, pero que allanan el complicado camino hacia la igualdad.

Alexandra Martínez ha puesto en marcha una iniciativa que demuestra que los videojuegos generan conocimientos y que pueden ser aliados de la conservación marina combinando entretenimiento y responsabilidad social. Elisabet Casanova capitanea una propuesta única de turismo responsable que permite descubrir la magia y secretos del Delta del Ebro. Ana María Fernández es propietaria de una moderna galería de arte dedicada a la tradición conservera y Ángeles Mille preside una asociación de rederas que, cada año, cuenta con la participación de más mujeres.



*"Mujer vigía", fotografía de Antonio Fiol
(Faro de Portocolom, Mallorca).*

Alexandra Martínez

DIRECTORA Y FUNDADORA DE NOCEANOUS

“Innova educando”



Alexandra Martínez nos atiende desde Málaga. Con determinación y sobre todo entusiasmo, ultima los detalles antes del lanzamiento de *Sea Rangers*, un videojuego para dispositivos móviles que ha desarrollado junto al resto del equipo creativo de Noceanous, una *startup* tecnológica de reciente creación. En *Sea Rangers*

viviremos una aventura en la que nuestra misión será proteger una isla y a la fauna que habita en ella de la contaminación. Una narrativa que hace que los jugadores conecten con el mensaje y que pone en valor la diversión como método de educación. Como buceadora, ha podido comprobar la fragilidad del mar y de sus ecosistemas, esa experiencia es la que la llevó a especializarse en conservación marina y a participar en proyectos para proteger el futuro de los océanos. El juego que ha diseñado tiene un impacto real en la conservación, parte de los beneficios se destinarán a la recogida de residuos marinos y a la repoblación de coral naranja y *Posidonia oceanica* del Mediterráneo. Martínez cuenta que lo más complicado ha sido integrar educación con “visión, jugabilidad y viabilidad”, pero explica que cada decisión está basada en datos y acciones que garantizan el crecimiento y la rentabilidad de la herramienta. El éxito de cualquier idea o proyecto asegura está en el modelo, el cual debe ser “*innovador, viable, escalable y con un propósito claro*”.

Elisabet Casanova

FUNDADORA DE XÀRTER NÀUTIC ELI

“Decidí reinventarme”

Desde cero y motivada por una profunda pasión por el mar. Así comenzó la historia de emprendimiento de Elisabet. Hija y nieta de pescadores, ahora capitana de la *Skipper Black*, decidió dejar la pesca para embarcarse en el sector turístico-náutico montando *Xàrter Nàutic Eli*, una empresa de chárter de pesca y rutas turísticas por el Delta del Ebro. Este proyecto permite realizar una excursión a la medida por el río para después adentrarnos en el Mediterráneo y disfrutar de una perspectiva completa del Delta a bordo de una lancha con capacidad para 12 pasajeros. Elisabet recuerda que los comienzos fueron muy duros, porque como mujer no se reconocía su trabajo, una mala experiencia que también sufrió en su etapa como pescadora, mecánica naval y patrona de la marina mercante. Muchos de sus pasajeros se lle-



van una sorpresa cuando descubren que ella es la que lleva el timón y escucha a diario todo tipo de comentarios que hacen aún más evidente que todavía hacen falta muchos cambios. Sin embargo, afronta estas situaciones con alegría y optimismo, porque quienes comienzan el viaje con dudas, terminan convencidos de que “*al*

final del recorrido han estado con una profesional”. En su caso, no hay fórmula mágica para el éxito, solo una gran pasión, mucho empeño y esfuerzo. Una desgracia familiar y las reticencias a contratar a una mujer la apartaron del oficio de sus sueños, la pesca, pero con resiliencia encontró la forma de reinventarse y ahora siente que su trabajo es valorado.



La Asociación de Rederas O Feital de Malpica de Bergantiños ha hecho realidad el dicho popular de que “la unión hace la fuerza”. Comenzaron en 2004 con cinco socias que trabajaban en artes de cerco en el muelle. En la actualidad, la comunidad de rederas está formada por 28 socias. A Ángeles Mille, presidenta de la asociación y secretaria de Anmupesca, le gustaría ver a más mujeres en el ámbito pesquero, pero apunta que “no es un simple hecho de presencia” sino de que se reconozcan las peculiaridades de cada profesión y se preste atención a la diversidad de quiénes forman parte del sector. Asegura que el sec-

Ángeles Mille

PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN DE REDERAS O FEITAL

“El asociacionismo nos ha dado mucho”

tor de la pesca y las mujeres que trabajan en él necesitan de fórmulas como ésta para que se escuche su voz y se tengan en cuenta sus profesiones en acciones de futuro. El oficio de las rederas se enfrenta al problema del relevo generacional, pero Ángeles no tiene dudas de que son profesiones atractivas para asegurar el relevo. Quiere animar a todas las mujeres que quieran iniciar un proyecto a seguir adelante con su idea, a no temer al fracaso, porque “de todo se aprende” y ese aprendizaje sirve para “mejorar, tomar mayor impulso y no repetir los mismos errores”.

Ana María Fernández

CEO DE CONSERVAS ANA MARÍA

“Fue un verdadero reto”

Los cinco sentidos convergen en la Galería del Arte de la Anchoa de Santoña, un espacio único que, según cuenta su creadora, “surge de la necesidad de dar voz al trabajo y dedicación de la tradición conservera”. La galería cuenta con exposiciones temporales y una muestra permanente en la que se puede disfrutar del producto estrella de Cantabria a través del gusto, vista, olfato, oído y tacto. Sobre la experiencia que viven los visitantes que recorren las instalaciones, Ana María comenta que quedan impresionados por el cuidado que se ha dedicado a la escenificación del producto y al propio museo, ubicado en un edificio considerado una obra emblemática de la arquitectura contemporánea. El proyecto combina a la perfección calidad culinaria y expresión artística. Fernández cuenta que lo que

más disfrutó de la parte creativa y artística fue el reto de “trasladar una recreación del fondo marino a algo tangible”. Conoce bien el producto al que rinde homenaje, es propietaria de la empresa familiar Conservas Ana María, dedicada desde 1997 a la elaboración artesanal de la anchoa.

Desde sus comienzos, su producción se centró en la fabricación de este alimento. Actualmente, han expandido su negocio a otra gama de productos como las conservas de bonito del norte para abrirse paso a nuevos mercados. En 2024, recibió el primer premio a la Excelencia a la Innovación en la actividad pesquera concedido por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 

Ana María Fernández recibe el premio de manos de Isabel Artime, secretaria general de Pesca.



El relevo generacional, el futuro de la estiba

Durante el año 2024 el tráfico de mercancías por los puertos españoles experimentó un crecimiento debido fundamentalmente a la evolución de la situación económica y, en relación con la mercancía contenerizada, a cuestiones geopolíticas como la volatilidad en el Mar Rojo y el consecuente desvío en algunas rutas marítimas. Buenos datos que, no obstante, no deben hacernos olvidar algunos de los retos y amenazas que se ciernen sobre el sector de la estiba portuaria.

A corto plazo, estamos hablando de asuntos como las consecuencias que el régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) tendrá en los tráficos portuarios o la modificación de la Ley de Puertos. A medio plazo, junto a la seguridad laboral, la mejora en los controles de entrada y salida de los recintos portuarios en la lucha contra el tráfico ilícito o la necesidad de habilitar ayudas para la aplicación de las directivas relacionadas con el Fit for 55, aparece uno sobre el que ya estamos trabajando y que busca garantizar el futuro del sector, el necesario relevo generacional.

Desde la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (Anesco) apostamos por el rejuvenecimiento de las plantillas y el relevo generacional como factor determinante para mejorar la competitividad del sector y, consecuentemente, de los puertos españoles.

Por este motivo, el pasado mes de septiembre, desde Anesco suscribimos con los sindicatos



Coordinadora y UGT un documento que bajo el título "Acuerdo sobre materias concretas para promover el relevo generacional en el sector de la estiba portuaria" pretende impulsar esa necesaria renovación.

Con este acuerdo, se logran dos objetivos fundamentales en materia de empleo: el relevo ge-

En las vacantes por jubilación
tendrán preferencia de
contratación las mujeres
que cumplan con los
requisitos establecidos



neracional, con el consecuente rejuvenecimiento progresivo de las plantillas de estibadores portuarios, y la incorporación de la mujer al sector dado que, al cubrir las plazas vacantes por jubilación, se otorgará preferencia en la contratación a las mujeres que cumplan con los requisitos establecidos.

Se estima además que esta medida contribuirá al incremento del nivel de productividad que permita incrementar la competitividad en los puertos españoles en el ámbito internacional, así como a reforzar la seguridad y profesionalidad laboral en el sector.

A través de este documento, las partes materializamos el mandato legal dispuesto en la disposición adicional segunda, incorporada por el apartado seis de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes

Anesco y los sindicatos Coordinadora y UGT han firmado un acuerdo para promover el relevo generacional

e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil que introdujo una nueva disposición adicional trigésimo séptima en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

En dicho mandato legal se habilita a la negociación colectiva en el ámbito sectorial de la estiba portuaria para establecer cláusulas que posibiliten la extinción del contrato de trabajo por el cumplimiento por la persona trabajadora afectada de una edad igual o superior a la de la jubilación ordinaria, computándose, a tales efectos, los coeficientes reductores.

Adicionalmente, se exige también para la extinción del contrato de trabajo por cumplimiento de la edad de jubilación con aplicación de coeficientes reductores de los trabajadores portuarios, que el trabajador tenga derecho al 100% de su pensión. La extinción de estos contratos conllevará asimismo su reposición y, a la hora de cubrir dicha plaza, en iguales circunstancias, siempre se primará a la mujer, dándose de esta manera un impulso a las políticas de igualdad.

Una medida que, en definitiva, busca dar respuesta a los desafíos laborales de la estiba y que persigue la mejora de la competitividad de los puertos españoles. [M](#)

José Luis Romero
Secretario general
de Anesco





GERARDO VANGIONI, PRESIDENTE DE MERCY SHIPS ESPAÑA

Rumbo a cambiar vidas

La organización Mercy Ships, Naves de Esperanza en español, deja tras de sí un rastro de salud y esperanza allá donde sus dos buques hospital arriban a puerto. Sanan personas, cambian destinos, también el de los voluntarios que se embarcan en esta aventura solidaria. Nos adentramos en la profundidad de sus proyectos de la mano de su director para España, Gerardo Vangioni.

Los ojos queda ya la historia de Don y Deyon Stephens, una pareja de jóvenes estadounidenses que tras vivir como voluntarios en 1964 la devastación del huracán Cleo en Bahamas, soñaron con la posibilidad de que un barco llegase con médicos y material para ayudar en la reconstrucción.

Años después, con la llegada de su tercer hijo, que nació con una discapacidad, ese sueño regresó con fuerza al pensar que su hijo tenía los medios que millones de niños en otros lugares no tenían, pero no sería hasta 1978 cuando junto a seis voluntarios españoles, y otros 50 más de otras nacionalidades, consiguieron financiación para comprar y reconvertir en hospital un crucero de lujo que iba a desguazarse. 47 años después, la Fundación Mercy Ships es propietaria de los dos buques hospital civiles más grandes del mundo que cuentan con la más avanzada tecnología médica.

Bajo pabellón maltés, el Global Mercy con sus 174 metros de eslora dispone de seis quirófanos, espacio para 200 pacientes y 650 tripulantes y el Africa Mercy, un antiguo ferry reconvertido en hospital, tiene 154 metros de eslora que acogen cinco quirófanos, albergan a 450 tripulantes y 90 pacientes. Con estos impresionantes buques han realizado proyectos de salud en 55 países del Caribe, Asia y África subsahariana.

La organización, registrada como federación internacional, tiene doble sede, una en Dallas, Estados Unidos y otra en Laussane, Suiza,



Las cirugías de tumores faciales cambian vidas y destinos en África.

siendo Tenerife su principal puerto de avituallamiento y reparaciones.

¿Cómo se inicia un proyecto?

Buscamos la excelencia en todo lo que emprendemos por eso realizamos procesos completos para poder cambiar la vida de las personas y para eso necesitamos implicar a los gobiernos. Cada proyecto que aceptamos tiene una duración mínima de cinco años, aunque la estancia de los buques es de 10 meses. Cuando un país sin una red de sanidad pública nos llama necesitamos confirmar que el Ministerio de Salud participa desde el princi-

pio. Durante nuestra estancia en el país trabajamos capacitando a cirujanos, enfermeras, anestesistas e ingenieros biomédicos. Cuando nos vamos donamos equipos y dejamos un sistema de salud local fortalecido.

¿Y qué ocurre cuando finaliza?

Queremos cambios duraderos y por eso no solo realizamos cirugías gratuitas; capacitamos a profesionales de la salud locales, proporcionamos equipos y abrimos o renovamos instalaciones médicas. Cuando nos marchamos hacemos supervisión durante un año más para confirmar que el proyecto continúa y que se cumplen los requisitos de uso y mantenimiento.

Cuando un paciente ingresa, también ofrecemos camas y alimento a los familiares que le acompañan. Damos hasta 3.000 comidas al día. Estamos realizando cirugías de cataratas donde la ceguera evi-

En España la labor de nuestros buques hospital no es muy conocida

table está extendida; tumores faciales que pueden cambiar la vida a niños y adultos al igual que las cirugías ortopédicas. También dedicamos una atención especial a la salud oral, de hecho, instalamos contenedores que previamente hemos convertido en clínicas dentales. Y no nos olvidamos de la salud mental de los marginados o de los cuidados paliativos.

Actualmente, el Africa Mercy está en Toamasina, Madagascar y el Global Mercy en Freetown, Sierra Leona, puerto que abandonará temporalmente en julio para entrar en varada en el puerto de Cádiz

Háblenos de financiación

Contamos con donaciones de particulares y empresas, pero no todo es dinero, también nos financian con servicios, productos o suministros, por ejemplo, MSC nos financia a coste cero el transporte de contenedores desde nuestros almacenes hasta donde se encuentren nuestros buques, o parte de



Médicos, matronas y enfermeras aprendiendo cuidados pediátricos.

la construcción de nuestro tercer buque; Dell nos dona los ordenadores; Repsol el lubricante; Boluda el remolque a puertos. Sin embargo, a nivel gubernamental, el único gobierno del que recibimos ayuda es el noruego para un proyecto en Liberia que duró siete años.

¿Quién compone la tripulación?

Todos son voluntarios de hasta 60 países diferentes. El período de

estancia mínimo es de 15 días y el máximo de 2 años, siendo la media de 6 a 12 semanas, aunque a los maestros y jefes médicos se les pide un año mínimo. Un tercio del personal son sanitarios, otro tercio tripulación y el resto se dedican a tareas necesarias: cocina, limpieza, administración, informática, reparaciones, acompañamiento...

No me puedo olvidar de los maestros. Tenemos un colegio a bordo,

¿Quién es Gerardo Vangioni?

Gerardo Vangioni nació en Buenos Aires pero fue en Barcelona (1982) mientras estudiaba Derecho cuando conoció a algunos de los voluntarios pioneros y se enamoró del proyecto para siempre.

Colaboró con ellos en todo lo posible mientras trabajaba para una multinacional de la automoción radicada en Madrid.

En 1991 le pidieron ayuda para crear una figura jurídica con la que poder operar en España, con lo cual pasó a convertirse en su asesor legal.

En 2003 embarcó por primera vez como voluntario, labor que repite siempre que puede. En 2017 accedió a la Presidencia de la Fundación en España. ¡Un voluntariado de casi toda una vida!





Niños y niñas cuyas vidas mejoran gracias a las prótesis.

porque hay voluntarios que vienen por un año y deciden traer a su familia. Actualmente tenemos 65 niños en la escuela del Global Mercy.

¿Qué solicitáis en España?

A nivel global Naves de Esperanza tiene como objetivo concienciar a la población, reclutar voluntarios, recaudar material y apoyo de empresas y compañías y conseguir los fondos necesarios para continuar con esta valiosa misión.

España es un país de mar, así que confiamos en que cada vez se nos conozca más y contar con más voluntarios españoles.

Tenerife es nuestro puerto base de mantenimiento, reparaciones y avituallamiento. Se eligió porque tiene los puertos europeos más cercanos al África subsahariana y además dispone de los profesionales que necesitamos y de todo lo necesario en cuestión de materiales y aprovisionamiento. También tuvimos en cuenta sus buenas conexiones internacionales que facilita la llegada y partida de los voluntarios.

¿Y del ISM?

Necesitamos dar a conocer nuestra labor en el mundo marítimo pesquero ¡Estamos construyendo un tercer buque así que más que nunca necesitamos voluntarios españoles! También nos vendría bien, ya que el ISM cuenta con dos buques asistenciales, que nos sirváis de puente para conocer a vuestros proveedores de equipos y de material.

También ofrecemos nuestros buques por si en alguna intervención, los médicos del Centro Radio Médico o de los Centros de Asistencia Sanitaria en el Extranjero necesitan de nuestras instalaciones para atender a los pescadores a los que asisten.

España es un país de mar, queremos contar con más voluntarios españoles

¿Quieres ser voluntario?

Solo hay tres requisitos:

Tiempo: Mínimo dos semanas.

Inglés: Nivel B1 y si eres médico o marino conocer el glosario internacional.

Altruismo: Ayudar sin esperar nada a cambio.

* Más información en info@nde.org

¿Alguna anécdota que compartir?

Pues unas cuantas, por ejemplo, Gary Parker es un cirujano americano que lleva 38 años de voluntario. En Estados Unidos, Canadá, Australia, Nueva Zelanda y naciones del norte de Europa el voluntariado está arraigado en la sociedad y siempre encuentran facilidades para pedir excedencias o financiación privada para estas actividades.

Rut es una pedagoga de Tenerife que en su primer voluntariado a los dos días decía estar aburrida de fregar platos y servir comidas, hasta que vio la alegría de una enfermera senegalesa que había recibido formación y gracias a ella pudo salvar la vida de un bebé.

Ver sana a una niña de cuatro años gracias a un TAC con el que se encontró el motivo de su dolor abdominal y poder operarla en el momento o saber que con una simple operación de fístula obstétrica se evita que la mujer sea repudiada por su marido y ser testigos de cómo recuperan su dignidad... hay que vivirlo en primera persona. **M**

PROTECCIÓN DE RECURSOS EN EL MEDITERRÁNEO

En busca del equilibrio sostenible

Atendiendo a las peticiones del sector y de algunas comunidades autónomas, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha actualizado algunas de las vedas del plan de gestión para la conservación de los recursos demersales en el mar Mediterráneo. Por otra parte, ha publicado el reparto del 90% de los días de pesca asignados a nuestro país para los arrastreros que faenan en estas aguas.

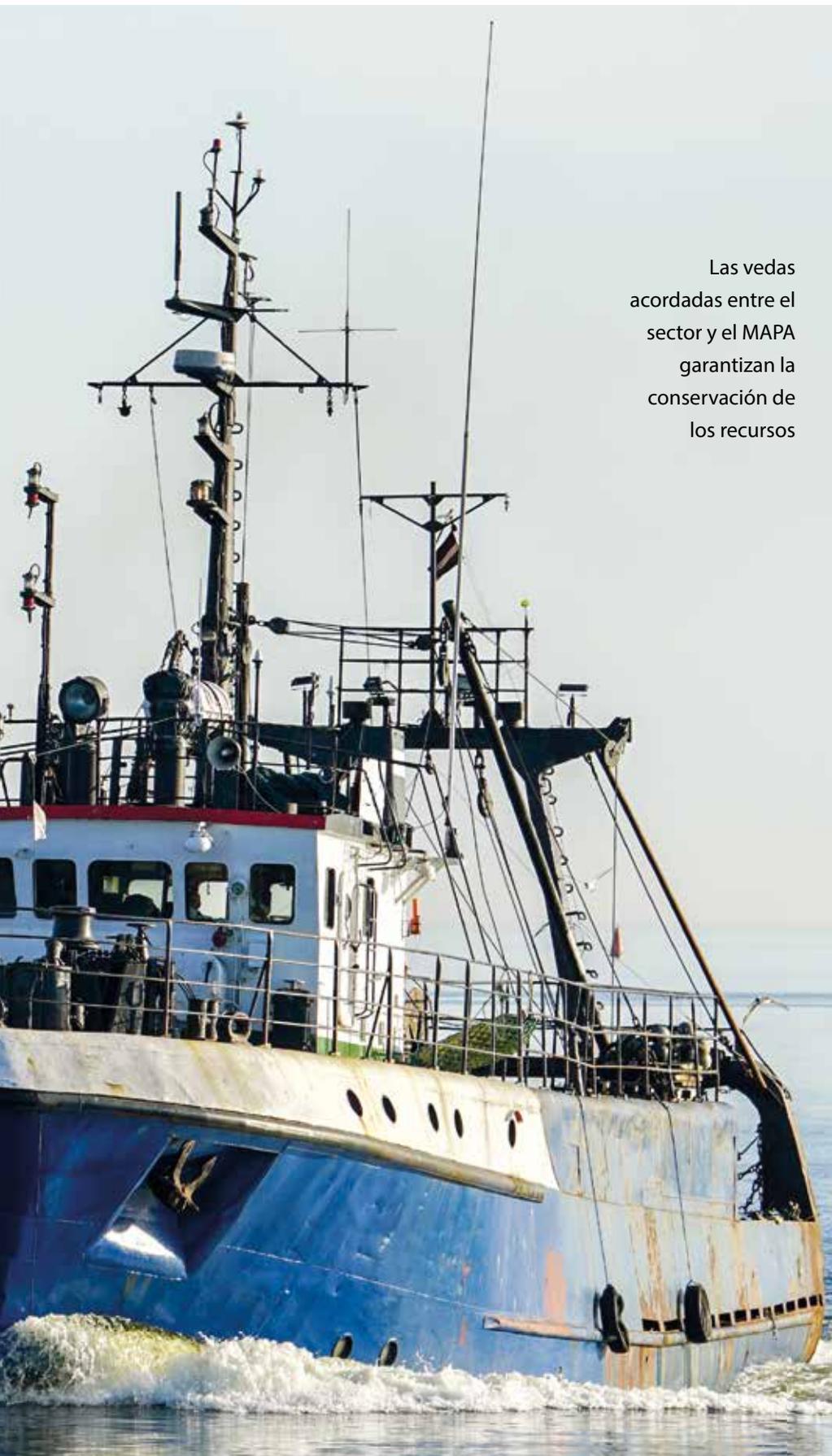
M ANA DIAZ

Gracias a la implantación de copos de mallas cuadradas de 45 milímetros para la pesquería de la costera y de 50 milímetros para la de profundidad, España ha recuperado en el Mediterráneo los días de pesca asignados en 2024. Esta fue una de las medidas acordadas en el Consejo de Ministros de Pesca de la Unión Europea el pasado mes de diciembre en Bruselas y que el Gobierno peleó para que los pesca-

dores no se quedaran sin faenar. La resolución del MAPA, publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del 12 de febrero, establece el reparto del 90% de los días de pesca asignados a los buques y grupos de buques de arrastre de fondo del Mediterráneo. Un total de 66.052 días: 52.891 días (80%) para la pesquería de la costera y 13.159 días (20%) para la de profundidad, dedicada principalmente a la captura de gamba roja.

El reparto se ha hecho entre los 559 buques que conforman la flota de arrastre del Mediterráneo,





Las vedas acordadas entre el sector y el MAPA garantizan la conservación de los recursos

El MAPA ha modificado los límites espacio-temporales de algunas de las vedas establecidas en el litoral mediterráneo

por tramos de eslora, respecto a los días disponibles para ambas pesquerías. Tiene en cuenta las solicitudes efectuadas por el sector afectado, según el tipo de gestión (individual o conjunta) que desean realizar. Aún queda por repartir el 10% restante, que se hará con posterioridad entre los buques que entren en funcionamiento a este reparto más tarde, las entidades asociativas que realicen un modelo de gestión conjunto y los buques que instalen puertas voladoras en sus artes de arrastre.

Tal como anunció el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, su departamento financiará las modificaciones de las redes de pesca a la totalidad de la flota para recuperar los días de pesca que tuvieron el año pasado.

Por otra parte, el MAPA ha modificado los límites espacio-temporales de algunas de las vedas establecidas en el litoral mediterráneo. El objetivo que se persigue con el cambio es adaptarse al plan de gestión para la conservación de los recursos pesqueros demersales en el mar Mediterráneo adop-

tado para este año, que establece nuevos criterios respecto al mecanismo de compensación. Así, se han modificado los límites espaciales y temporales de algunas de las vedas de cuatro semanas establecidas para proteger a los reproductores de las poblaciones de merluza europea.

La posibilidad de recuperar la máxima asignación de días adicionales para 2025 con la implantación de medidas de compensación hace que no sea necesario imponer acciones adicionales. Con la modificación adoptada, se suprime la prohibición de pescar con artes de arrastre de fondo a los buques españoles en el Mediterráneo a una profundidad superior a los 800 metros y se unifican, en un solo apartado, las vedas de cuatro semanas ininterrumpidas para las distintas subzonas geográficas, con la modificación en algunas de ellas en cuanto a períodos y zonas.

Esta adaptación refleja el firme compromiso del MAPA con la sostenibilidad de las pesquerías demersales en el Mediterráneo en las dimensiones medioambiental, social y económica para mantener la flota y el sustento de alimento a la población.

BESUGO Y OTRAS ESPECIES

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha adoptado una veda espaciotemporal de 60 días continuados (del 31 de enero al 31 de marzo de cada año) por la que nuestros buques no podrán pescar besugo o voraz "Pagellus bogaraveo" con las artes de palangre, voracera y líneas de mano en el en-



Cierre temporal de la pesquería del besugo para proteger la especie.

torno de la isla de Alborán y en las aguas exteriores del estrecho de Gibraltar comprendida entre Punta Camarinal y Punta Europa. En estas zonas, la veda se aplica también a la pesca recreativa y deportiva con artes de caña y líneas de mano.

Con este cierre temporal se quiere proteger a las poblaciones de besugo o voraz en zonas clave de distribución que, según los informes científicos presentados al comité asesor de la pesca de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), están

en estado de sobreexplotación y agotamiento del stock.

Según la resolución de la Secretaría General de Pesca, publicada en el BOE del pasado 6 de febrero, la cuota inicial de besugo para España en 2025 es de 85 toneladas, un 1,20% más que el año pasado. Para alfonsino y sable negro se mantienen los mismos toques máximos de 2024 (40 y 7 toneladas, respectivamente). Se contempla la posibilidad de que los toques de captura puedan ser semanales para los buques que dispongan de comunicación electrónica diaria de la pesca.

Con esta medida se pretende equilibrar el consumo, facilitar una mejor gestión de la cuota y garantizar la disponibilidad de estas especies durante toda la campaña. Además, permite a los más de 240 pesqueros de las modalidades afectadas planificar la actividad para que les sea más rentable.

Las campañas de la sardina ibérica y el boquerón en el golfo de Cádiz se han adelantado

Ya se ha hecho público el reparto de días de pesca para los arrastreros del Mediterráneo

Por otra parte, las pesquerías de sardina ibérica y boquerón en el golfo de Cádiz se han adelantado a febrero, lo que contribuirá a mejorar la viabilidad de las empresas pesqueras y a la rentabilidad de las capturas tras una complicada campaña, la de 2024, que obligó a la flota a parar desde noviembre.

España y Portugal gestionan conjuntamente la pesquería de la sardina y, en base a las recomendaciones de Consejo Internacional para la Explotación del Mar (ICES, por sus siglas en inglés), han acordado limitar a 51.738 toneladas el máximo de capturas de esta especie en 2025. A nuestra flota le corresponderán 17.333,2 toneladas, un 16% más que el año pasado.

Por lo que respecta al boquerón, la flota del golfo de Cádiz podrá capturar este año un total de 7.000 toneladas de la especie, siete veces más que en 2024. Para el ministro Luis Planas, es una *"muy buena noticia después de las dificultades que atravesó el sector tras la decisión de la Comisión Europea de cerrar la pesquería"*. El reparto de la cuota de boquerón beneficiará a 63 buques cerqueros mientras que el de sardina ibérica a 62 embarcaciones. **M**

Pesca más selectiva

Isabel Artime

Secretaria general de Pesca

El resultado de las negociaciones del Consejo de Ministros de Pesca de la Unión Europea para decidir los Totales Admisibles de Captura (TAC) y las cuotas para el 2025 mantenidas el pasado diciembre en Bruselas fue positivo para España. En el Atlántico, se consiguió estabilidad para el sector y en el Mediterráneo logramos neutralizar y revertir la propuesta de la Comisión Europea de reducir drásticamente los días de pesca.

Concretamente, la flota podrá faenar los mismos días que en 2024, bajo la condición de cambiar el tamaño de la malla del arte y respetar las correspondientes vedas. Estas medidas harán la pesca más selectiva y acelerarán la recuperación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo, ya que contarán con financiación con cargo a fondos europeos y nacionales.

Más allá de lo anterior, España, junto a Francia e Italia y el apoyo de siete delegaciones, ha solicitado a la Comisión que evalúe los efectos de las medidas adoptadas hasta ahora y, en consecuencia, considere revisar el Plan de Gestión Plurianual del Mediterráneo. Además, se ha pedido una revisión del estado real

de las poblaciones, especialmente de la merluza, para actualizar las medidas actuales y permitir a los pescadores recuperar un nivel de actividad que garantice la sostenibilidad económica, social y medioambiental de la actividad y que la población reciba una fuente de proteínas tan importante como es el pescado.

España considera que para el futuro es necesario avanzar en el establecimiento de TAC plurianuales y reforzar la información socioeconómica, clave en la toma de decisiones, para que estas respondan al triple equilibrio de la sostenibilidad. También es necesario adelantar los procedimientos para dar mayor seguridad y estabilidad al sector pesquero.



TRATADO GLOBAL DE LOS OCÉANOS

España a la vanguardia de Europa

España ha ratificado el Tratado sobre Diversidad Biológica Marina en áreas fuera de la Jurisdicción Nacional, convirtiéndose en el primer país de la Unión Europea en formalizar su adhesión. El tratado establece medidas de protección y gestión de los ecosistemas marinos en alta mar.



M JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

El pasado 4 de febrero de 2025, España dio un paso importante en la conservación de los océanos al ratificar el Tratado sobre Diversidad Biológica Marina en Áreas Fuera de la Jurisdicción Nacional (BBNJ). Este acuerdo, conocido como el Tratado Global de los Océanos, busca establecer medidas para la protección y gestión sostenible de los ecosistemas marinos en alta mar. Lo que supone un avance clave en la conservación marina.

Con esta ratificación, España se convierte en el primer país de la Unión Europea en formalizar su adhesión a este tratado, reafirmando su compromiso con la preserva-

ción de la biodiversidad oceánica y el uso sostenible de los recursos marinos. La decisión ha sido celebrada por diversas organizaciones ecologistas, quienes consideran este paso un hito en la política ambiental del país y un ejemplo a seguir para otras naciones.

BIODIVERSIDAD MARINA

El acuerdo establece la meta de proteger al menos el 30% de las aguas internacionales para 2030,

en línea con los objetivos globales de conservación fijados en el Marco Mundial de Biodiversidad de Kunming-Montreal. Además, promueve la creación de áreas marinas protegidas y regula la explotación de los recursos genéticos marinos, asegurando una distribución equitativa de sus beneficios.

Los océanos cubren más del 70% del planeta y albergan una gran diversidad de especies, muchas de ellas aún desconocidas para la ciencia. Sin embargo, la actividad humana ha puesto en riesgo estos ecosistemas debido a la sobreexplotación de recursos, la contaminación y los efectos del cambio climático. La implementación del Tratado Global de los Océanos pretende revertir esta situación a través de un marco regulador que garantice la protec-

Se promueve
la creación de
áreas marinas
protegidas



ción y recuperación de los hábitats marinos más vulnerables.

Uno de los aspectos fundamentales del tratado es su capacidad para regular actividades emergentes en alta mar, como la bioprospección y la minería submarina, asegurando que estas prácticas no generen un impacto irreversible en los ecosistemas marinos. Las organizaciones ecologistas han subrayado la necesidad de que los países implementen mecanismos efectivos para monitorear y hacer cumplir las disposiciones del tratado, evitando así lagunas legales que puedan poner en peligro su eficacia.

REACCIONES Y DEMANDAS

Diversas organizaciones defensoras del medioambiente han acogido con satisfacción la ratifi-

España participa activamente para la promoción del Tratado de los Océanos

cación de España, destacando su liderazgo en la protección de los océanos. Amigas de la Tierra, Eco-Logistas en Acción, Greenpeace, SEO/BirdLife y WWF han coincidido en señalar que este paso representa un avance significativo, pero insisten en la necesidad de adoptar medidas adicionales para garantizar una protección efectiva de los mares.

Entre las principales demandas de estas organizaciones se encuentran la aceleración de la hoja de ruta para la protección del 30% de las aguas jurisdiccionales españolas antes de 2030 y la salvaguarda del 25% de los mares nacionales para 2025. Asimismo, piden fortalecer la gestión de los espacios marinos protegidos mediante planes específicos con recursos adecuados, así como prohibir la minería submarina en aguas nacionales, replicando la prohibición existente sobre la exploración de gas y petróleo.

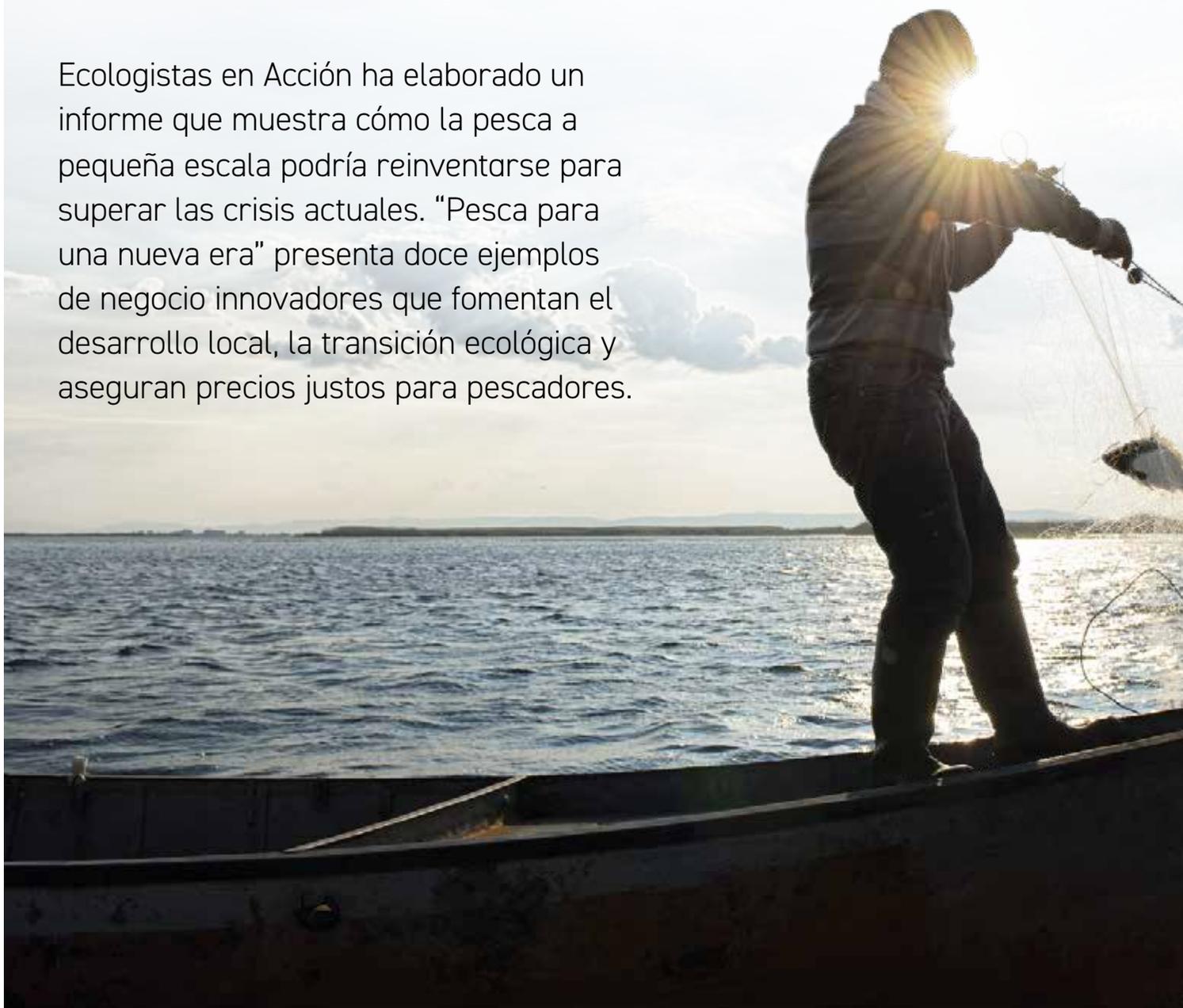
Para que el Tratado Global de los Océanos entre en vigor, es necesario que al menos 60 países lo ratifiquen. Hasta la fecha, solo 16 lo han hecho, incluyendo Chile, que fue el primero en 2024.

DESAFÍOS

La participación activa de España en la promoción de este acuerdo podría incentivar a más naciones a sumarse a la iniciativa, acelerando su implementación global. El éxito del tratado dependerá no solo del número de países que lo ratifiquen, sino también de la efectividad con la que se apliquen sus medidas. Será crucial desarrollar estrategias de monitoreo, establecer mecanismos de financiación para la conservación marina y garantizar la cooperación internacional en la gestión de los océanos. Además, la educación ambiental y la concienciación de la sociedad jugarán un papel clave en la protección de estos ecosistemas esenciales para el equilibrio del planeta. **M**

Sistema de venta alternativos para la Pesca Artesanal

Ecologistas en Acción ha elaborado un informe que muestra cómo la pesca a pequeña escala podría reinventarse para superar las crisis actuales. “Pesca para una nueva era” presenta doce ejemplos de negocio innovadores que fomentan el desarrollo local, la transición ecológica y aseguran precios justos para pescadores.



La pesca artesanal de bajo impacto desempeña un papel fundamental en la estabilidad económica de las comunidades locales, ya que genera oportunidades de empleo y fortalece los sistemas alimentarios mediante el suministro de productos frescos y de calidad superior a los mercados cercanos. Además, esta forma de pescar es más sostenible y contribuye a preservar la biodiversidad y los ecosistemas marinos. Sin embargo, para mantener ese desarrollo local y equilibrio ecológico es necesario abordar los retos a los que se enfrenta el sector pesquero europeo. Este es uno de los objetivos principales del informe: “Pesca para una nueva era” de Ecologistas en Acción, con el que pretenden mostrar diferentes estrategias de

mercado innovadoras y sostenibles que garantizan la supervivencia tanto de las pesquerías como de las comunidades costeras.

Las empresas que analiza el estudio han mejorado sus fuentes de ingresos con la creación de etiquetado novedoso, introducción de nuevos productos o aplicación de sistemas de venta directa, unas mejoras que también benefician a pescadores.

De las iniciativas identificadas, se seleccionaron 12 para analizarlas con más detalle, dos casos de

estudio son españoles: Fresco y del Mar y la catalana Empesca't.

DEL MAR A CASA

Fresco y del Mar se fundó en 2014 sobre el legado de Lonxanet Directo, empresa dedicada a comercializar alimentos marinos sostenibles garantizando precios justos para los pescadores.

Siguiendo el modelo de su predecesora, esta empresa gallega actúa como intermediaria entre las comunidades de pesca artesanal de la Costa da Morte y la Ría de Muros y Noia y sus clientes.

La inversión inicial se limitó a la compra de una furgoneta frigorífica para entregar los pedidos. Esto permitió que escalaran rápidamente, con un crecimiento exponencial durante la pandemia de Covid, cuando aumentaron tanto las ventas como los pedidos.

Desde Fresco y del Mar aseguran que su objetivo es “ser la pes-

Dos casos de estudio son españoles: Fresco y del Mar y la catalana Empesca't

Fresco y del Mar (Galicia)

Número de trabajadores	50 pescadores, 20-30 embarcaciones De 70 a 80 mujeres mariscadoras
Eslora	12 m (máx.)
Artes	Trampas, redes de enmalle/trasmallo y pequeños palangres
Especies	Merluza, lubina, pulpo, sargo y maragota
Con cuota	Sardina, merluza y caballa del Atlántico
Tipología clientes.....	75-80% península y Baleares 10-15% Galicia Resto Unión Europea

cadería online de confianza para los clientes”.

El funcionamiento es sencillo: los consumidores encargan el pedido por correo, WhatsApp o través de su página web. Posteriormente, la empresa compra el pescado y marisco a las pesquerías en subastas locales para satisfacer los pedidos recibidos. En el caso de que los artículos demandados no estuvieran disponibles, ofrecen al comprador la alternativa de reprogramar la entrega o reembolsarle el importe.

El método de venta no lo es todo, también importan los detalles. Todos los artículos se preparan a gusto del consumidor (enteros, cocidos, eviscerados, fileteados, en rodajas, por la mitad, envasados al vacío, etc.). Después se etiquetan y almacenan en contenedores de espuma de poliestireno con bolsas de hielo reutilizables que ofrecen un excelente aislamiento térmico.

En 24 horas el cliente dispone de los productos frescos y bolsas y envases se devuelven al transportista en el momento de la entrega.

Su objetivo es “ser la pescadería online de confianza para los clientes”

El éxito de este modelo se debe a acciones como la creación de un programa de fidelización con el cliente, incluir recetas en los envases, actualizar regularmente su blog con artículos que incluyan palabras clave, colaborar con blogueros gastronómicos, generar noticias y promocionar la pesca artesanal en los medios de

comunicación, así como ofrecer capturas estacionales aptas para la venta.

La mayor virtud de Fresco y del Mar es, a la vez, su mayor defecto, ya que el principal reto que afrontan es logístico: deben asegurar el transporte de los productos con entregas rápidas que respeten la cadena de frío.

PESCADORES Y EMPRESARIOS

Empesca’t es una plataforma de venta directa creada y gestionada exclusivamente por los pescadores de las localidades de L’Escala y L’Estartit a través de su asociación Arts Menors Costa Brava.

Está inspirada en Golion, un sistema de venta directa de los pescadores artesanales franceses en el Mediterráneo.

El modelo de negocio sustituye al sistema tradicional de subastas y permite a los pescadores vender sus

Empesca’t (Cataluña)

Número de trabajadores 10 pescadores, 5 embarcaciones

Eslora De 7 a 10 m

Artes Multiarte según la temporada

Especies..... Sepia, pulpo, calamar, lubina, dorada, lenguado, atún rojo, cabracho y sonso

Con cuota Atún rojo y sonso

Tipología clientes Comunidad local y restaurantes



capturas a precios entre un 15 y 20% superiores a los precios medios de subasta.

El proceso es el siguiente: firman contratos con los pescadores acordando precios anuales en función de la especie y el tamaño. Los pescadores registran la composición de sus capturas e informan a Em-pesca't que compra los productos al precio contratado, los envasa en hielo y etiqueta con el logotipo. Finalmente, distribuye los pedidos a los clientes de la región.

La iniciativa descarta vender a intermediarios o mayoristas para asegurar la calidad y evitar el desperdicio alimentario.

Para vender a través de este medio, los pescadores deben cumplir directrices estrictas sobre el uso de artes, tamaños mínimos, respeto de los planes de gestión pesquera y zonas protegidas entre otras condiciones. No obstante,



De cara al futuro, planean expandirse, contratar personal y llegar a consumidores privados

se ven motivados a pescar menos por un precio más alto.

De cara al futuro, planean expandirse, contratar personal y llegar a consumidores privados.

RECOMENDACIONES

El estudio de Ecologistas en Acción ofrece un listado de sugerencias para mejorar la comercialización de los productos artesanales:

Respuesta política
Sensibilizar al personal institucional sobre la importancia de estos modelos para agilizar procesos y reducir cargas administrativas. Establecerse estructuras jurídicas fuertes y ágiles y abrir líneas de apoyo financiero.

Certificaciones
Separar pescado y marisco capturado por pesca artesanal del obtenido de forma industrial para dar lugar a precios más altos, incentivando así prácticas sostenibles que reduzcan la presión sobre los ecosistemas. Restaurantes y chefs podrían defender un etiquetado más claro.

Nueva generación
Aprovechar el potencial del enfoque moderno de los pescadores más jóvenes y sus conocimientos tecnológicos para la documentación de capturas, venta directa y trazabilidad.

Conocimientos
Promover el intercambio de conocimientos a través de la participación en redes, talleres, seminarios, visitas sobre el terreno y sesiones formativas para fomentar el pensamiento innovador y el diseño de más iniciativas. Esta forma de aprendizaje colaborativa permite a los pescadores intercambiar ideas, puntos de vista y buenas prácticas.

Tecnologías
Invertir en tecnologías, infraestructuras y técnicas de pesca con la implementación de programas de codiseño para el desarrollo de estas herramientas, así como proporcionar formación, asistencia y financiación para la modernización del sector. El uso de la tecnología puede facilitar el acceso a ayudas financieras.

Educación y divulgación
Mantener informados a proveedores, restaurantes y público en general sobre el potencial de las especies invasoras como recurso alimentario y oportunidad de mercado. Asimismo, educar a los consumidores acerca de los beneficios de comprar productos de origen local y kilómetro cero a pesar de los costes adicionales. **M**

MEMORIA ANUAL DE LA CIAIM

Bravío mar gallego

La última memoria anual publicada por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marinos (CIAIM) recoge las actuaciones llevadas a cabo por el organismo en 2023. El informe destaca la investigación realizada sobre el hundimiento del Villa de Pitanxo en aguas de Terranova, ocurrido en febrero de 2022, y señala que uno de cada cuatro accidentes notificados se produjo en Galicia.



Cerca del faro de Laxe, en la punta del Monte da Insua, una mujer contempla el lejano horizonte con un pequeño en los brazos. Se trata de la escultura "A Espera" de la artista Iria Rodríguez con la que homenajea a las mujeres que en un momento dado vieron alejarse en un barco a sus seres queridos y anhelan su regreso. No todos vuelven. Las cruces que jalonan los acantilados de la Costa da Morte gallega atestiguan las historias de cientos de naufragios ocurridos en la zona desde antaño: vidas humanas y barcos que el mar se tragó.

El bravío mar de Galicia ha mostrado a lo largo del tiempo la crudeza y peligrosidad del trabajo en la mar, así como la lucha del hombre contra la naturaleza. Allí, según la última memoria anual publicada por la CIAIM correspondiente al año 2023, se produjo uno de cada cuatro accidentes o siniestros notificados para su investigación.

De acuerdo con los datos de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, dependiente del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, Galicia registró entonces 76 de los 297 casos para investigar; es decir, un cuarto de los producidos durante ese ejercicio anual. Le siguen Andalucía (51), Cataluña (40) y Asturias (31). Pero del global, solo 20 siniestros necesitaron un análisis en profundidad por parte de la CIAIM, con tres casos abiertos en Galicia (15%), la misma



Homenaje en el tercer aniversario del hundimiento del Villa de Pitantxo.

cifra que en Cantabria y Cataluña, y solo superada por los cuatro producidos en aguas exteriores.

Las cifras están en consonancia con las estadísticas previas, ya que, en los últimos cinco años, la media de accidentes notificados a la CIAIM ha sido de 284 mientras que la de accidentes investigados se situó en 25.

Las causas de los 213 accidentes notificados se debieron en la mayoría de los casos a pérdida de control de la embarcación (72%), seguidas de accidentes operacionales en el manejo de redes o la navegación (20%) y los incendios o explosiones a bordo (15%). Sin embargo, en el 40% de los 20 siniestros que nece-

sitaron un análisis en profundidad el accidente se produjo en ocho buques por causas operacionales, los incendios y explosiones en cuatro, la inundación o hundimiento en tres y el abordaje y pérdida de control, en dos embarcaciones.

Por otra parte, se notificaron 182 casos de pesqueros a la deriva, bien por una avería mecánica o porque su hélice quedó enredada en cabos o aparejos y sus tripulantes tuvieron que pedir ayuda externa o ser remolcados a puerto. En la práctica totalidad de los casos, los pesqueros fueron trasladados a puerto donde permanecieron atrapados sin mayor novedad.

TIPO DE BARCOS

En los siniestros ocurridos en el 2023 y notificados a la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marinos se vieron implicados 311 buques y embarcaciones, de los que casi tres cuartas partes (72%) fueron pesqueros, la mayoría dedicados a artes menores (114), al arrastre (50) y al palangre (14). El siguiente tipo de buques en importancia, noti-

La formación
en prevención
es esencial
para reducir la
siniestralidad
en el mar

SUCESOS NOTIFICADOS E INVESTIGADOS POR LA CIAIM

Comunidad Autónoma	Accidentes notificados (número y porcentaje)		Accidentes investigados (número y porcentaje)	
Andalucía	51	17%	1	5%
Asturias	31	10%	1	5%
Cantabria	14	5%	3	15%
Cataluña	40	13%	3	15%
Ceuta/Melilla	2	1%	0	0%
Comunidad Valenciana	14	5%	1	5%
Galicia	76	26%	3	15%
Illes Balears	20	7%	1	5%
Islas Canarias	20	7%	1	5%
Murcia	10	3%	0	0%
País Vasco	11	4%	2	10%
Aguas exteriores	8	3%	4	20%
TOTAL	297		20	

BUQUES Y EMBARCACIONES IMPLICADOS EN LOS SUCESOS

Tipo	Buques y embarcaciones implicadas en sucesos notificados		Buques y embarcaciones implicadas en sucesos investigados	
Carga	43	14%	4	18%
Pasaje	18	6%	1	5%
Pesquero	225	72%	15	68%
Recreo	3	1%	1	5%
Servicio	22	7%	1	5%
TOTAL	311		22	

ficados e investigados, fueron los buques mercantes de carga (14% del total).

Según el informe de la CIAIM, 18 de los accidentes notificados fueron muy graves, 247 graves, 26 leves y seis fueron calificados como incidentes. El número de víctimas ascendió en el conjunto de los casos a 11 fallecidos, dos desaparecidos y 15 heridos graves. Los barcos gallegos afectados en los siniestros fueron Novo Alborada, en el que falleció un marinero al caer al agua; Villa Nores, en el que un pescador murió en un accidente operacional durante la maniobra del arte; Novo Xoel y Cosmos en el que también cayeron al mar dos de sus tripulantes.

Mención especial recibe en la memoria de la CIAIM el caso del Villa de Pitanxo, del que el pasado 15 de febrero se cumplieron tres años de su naufragio en aguas de Terranova. En el siniestro fallecieron 21 de sus 24 tripulantes.

A finales de 2022, la CIAIM decidió acometer las operaciones de

Uno de cada cuatro accidentes notificados a la CIAIM en 2023 sucedió en Galicia



búsqueda del pecio mediante una licitación pública, adjudicada a la compañía ACSM Shipping que movilizó al buque OSV ARTABRO entre mayo y junio de 2023. Mediante el uso de instrumentos muy precisos, localizó al pesquero hundido y recogió información para esclarecer las causas del siniestro.

El informe de la CIAIM sobre el Pitanxo, conocido a comienzos de 2024, apuntó a un "error humano" del capitán, Juan Padín, como "causa más probable" del naufragio. Además, daba por "verosímil" la versión del marinero superviviente ghanés, Samuel Kwesi, y veía "incongruencias" en la del sobrino, Eduardo Rial.

Los dos familiares relataron que un fallo del motor, que paró de repente y dejó al barco a la deriva en medio de una fuerte tormen-



ta, provocó el hundimiento. Pero el tercer superviviente argumentó que las redes del Villa de Pintanxo se enredaron en el fondo del mar, causando que el barco escorara y se inundara provocando una parada del motor e impidiendo que se escuchara a los tripulantes pedir que se soltaran las redes. Cuando acaba de cumplirse el tercer aniversario del siniestro, la resolución del caso aún está en manos de la Audiencia Nacional.

PREOCUPACIÓN

Algunos medios de comunicación gallegos han mostrado preocupación al considerar que la siniestralidad en aguas de la región lleva desde hace tiempo al alza. Así, los 76 accidentes ocurridos en 2023 son 15 más que los notificados en

El informe dedica un apartado especial a la investigación del hundimiento del Villa de Pitaxo

2022. Esto es, un 24% más. También están por encima de años previos como 2021 (59) y 2020 (72). Según informaciones periodísticas hay que remontarse a 2016 para encontrar cifras superiores a las de 2023, cuando los accidentes cuantificados ascendieron a 79.

Tanto desde la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto

de Vigo (ARVI) como desde la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) sus responsables explican que, aunque los casos notificados en 2023 a la CIAIM han ocurrido mayoritariamente en Galicia, los accidentes de los que la CIAIM se ha ocupado de analizar en profundidad no son más que en otras comunidades autónomas.

Basilio Otero, presidente de la FNCP y patrón mayor de la Cofradía de pescadores de Burela (Lugo), apunta a que el *“número de barcos gallegos es mucho mayor que en otras regiones, lo que incide en las estadísticas”* y Mercedes Rodríguez, gerente adjunta de ARVI apuesta por la prevención y la formación para reducir la siniestralidad en el mar, *“pese a que, aunque lo busquemos, el riesgo cero en el mar es imposible de alcanzar”*.

En el caso de la Cooperativa ARVI existe un servicio mancomunado de prevención al que puede acudir todo el sector, aún sin estar asociado, en el que se ofrecen cursos sobre seguridad, riesgos laborales, jornadas monográficas específicas y desarrollo de simulacros algo que en la Cofradía de Pescadores de Burela también se realiza en colaboración con otros organismos como la Armada o Salvamento Marítimo.

El informe de la CIAIM señala además las 46 recomendaciones realizadas en 2023 a las Administraciones públicas (10) y a las empresas y trabajadores (36) para prevenir accidentes. Entre estas sugerencias destacan las dedicadas a la gestión de seguridad y operatividad, la introducción de mejoras en los diseños y la formación en prevención. [M](#)

Amoniaco

un combustible de futuro en el sector marítimo

Uno de los principales retos a los que se enfrenta el sector marítimo en estos momentos es la descarbonización y alcanzar las cero emisiones de gases contaminantes, un objetivo que la Organización Marítima Internacional se ha propuesto conseguir hacia mediados de este siglo. Entre las alternativas que se están investigando, el amoniaco se erige como uno de los combustibles con mayor potencial.

M ALFONSO CARNEROS
DIRECTOR TÉCNICO DE SOERMAR

En el periodo de transición hasta lograr ese objetivo, son muchas las investigaciones que se están desarrollando para obtener una energía alterna-

tiva a la de los combustibles fósiles. Y entre esas alternativas, el amoniaco se erige como uno de los combustibles con mayor potencial. De hecho, la Agencia Internacional de la Energía (IEA) en su '2050 Carbon Zero Roadmap Report' estima que representará el 46% del combustible de buques en 2050.

Pero, ¿qué es el amoniaco?, ¿por qué ha adquirido tanta importancia? Este compuesto químico, cuya fórmula es NH_3 , está integrado por un átomo de nitrógeno y tres de hidrógeno. Hasta ahora era muy conocido su uso en fertilizantes y productos químicos. Se puede decir que ha sido, y es, clave para la agricultura moderna pues más del 80% del amoniaco que se produce globalmente se utiliza para la fabricación de fertilizantes. Además, sus propiedades termodinámicas hacen que se utilice como refrigerante en la industria alimentaria y grandes almacenes frigoríficos. También es un componente base en la síntesis de muchos compuestos químicos, como explosivos, plásticos, textiles o productos de limpieza. Y en la industria farma-



céutica se emplea en procesos de síntesis de medicamentos y en productos de limpieza quirúrgica.

Como consecuencia, el amoniaco es el combustible más denso en energía libre de CO², cuya aplicación en muchos entornos es indiscutible, como el transporte marítimo, donde, junto al metanol, son los únicos alternativos que pueden sustituir en peso y volumen a los hidrocarburos actuales, si bien el metanol necesita de la captura previa o posterior del CO² involucrado.

Por otra parte, como almacena-dor de H² verde el amoniaco no tiene rival posible.

Los primeros artífices de la sín-tesis del amoniaco a partir del hi-drógeno y el nitrógeno fueron dos químicos alemanes, Fritz Haber y Carl Bosch, lo que permitió conse-guir los fertilizantes indispensables para aumentar la producción de los cultivos en todo el mundo. Por ello, ambos recibieron el Premio Nobel de Química en 1918.

Pero es más reciente, aunque no nuevo, el interés por su utilización

El amoniaco y el metanol son los únicos combustibles que actualmente podrían sustituir a los hidrocarburos

como combustible. En este sentido, su principal atractivo es su capaci-dad para almacenarse como líquido a temperaturas relativamente bajas (-33,4°C a 1 bar de presión o a 10 bar de presión a 25°C), así como su composición libre de carbono, lo que significa que su combustión no genera dióxido de carbono (CO²) y esto lo convierte en un candidato prometedor para la descarboniza-ción del transporte marítimo.

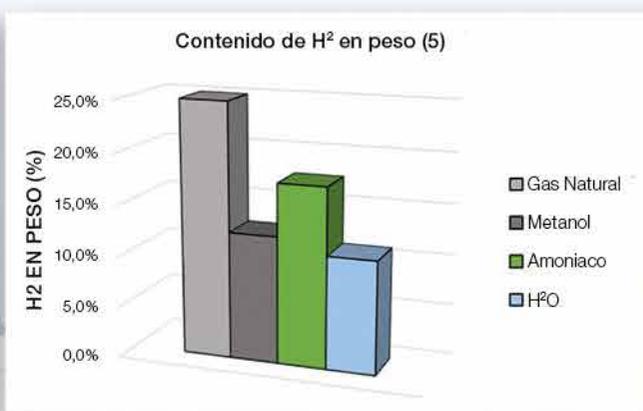
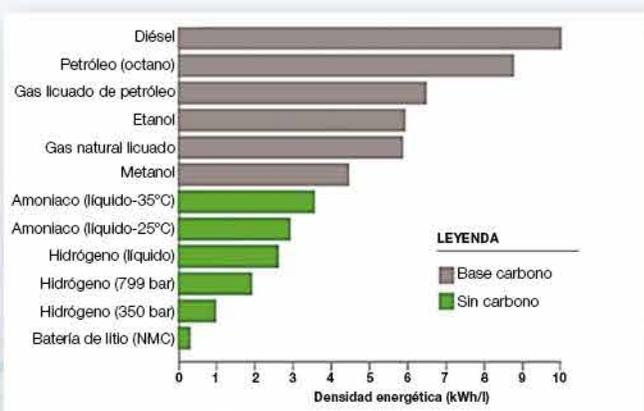
En este contexto, surge la pre-gunta de cómo se consigue que el amoniaco actúe como com-bustible. Y la respuesta es que, de

momento, puede ser empleado en motores de combustión interna y celdas de combustible depen-diendo del objetivo que se tenga. En el primer caso, el amoniaco se quema para generar energía, pero, por su baja reactividad, necesita un promotor, como el hidrógeno, para mejorar la eficiencia y la estabilidad de la combustión. En el caso de las celdas de combustible, el amonia-co no se quema, sino que se des-compone en hidrógeno y nitróge-no y el hidrógeno resultante pasa a alimentar una celda de combusti-ble desde la que se genera electri-cidad con mínimas emisiones.

APLICACIÓN MARÍTIMA

No obstante, ir de la teoría -lo ante-rior- a la práctica requiere de tiem-po y adaptaciones técnicas, que en el sector marítimo pasan por el ajus-te de los motores para gestionar el bajo poder calorífico del amoniaco -tiene una energía específica de 18.6 MJ/kg, aproximadamente la mitad que los combustibles fósiles como el diésel (~43 MJ/kg), pero

Gráficas comparativas del amoniaco con otros combustibles y su contenido en H²





Los buques mercantes están en periodo de adaptación hacia las cero emisiones de gases contaminantes.

presenta una serie de ventajas, ya que permite transportar hidrógeno de manera sencilla y menos costosa, la densidad es de $0,73 \text{ kg/m}^3$, menos denso que el aire, lo que implica que en caso de fuga tiende a dispersarse hacia arriba.

Comparado con otros combustibles tiene un rango más estrecho de inflamabilidad (15%-28% del volumen de aire), lo que lo hace menos inflamable y más seguro para ciertas aplicaciones, pero requiere de algunas adaptaciones para la combustión eficiente en motores. La temperatura de autoignición es de 651°C , más alta que otros combustibles como el metano (540°C). Durante la combustión no se generan ni CO_2 , ni emisiones de azufre o partículas sólidas (salvo que se utilice llama piloto con MDO), pero sí óxidos de nitrógeno y puede surgir deslizamiento de amoníaco en determinadas condiciones.

Otro hándicap para su aplicación es evitar problemas como la co-

rosión, crear sistemas seguros de almacenamiento y manipulación y crear una red global de producción, distribución y abastecimiento.

AVANCES CONCRETOS

De hecho, ya podemos hablar de avances concretos en el desarrollo del amoníaco como combustible. La compañía japonesa NYK y el consorcio Nordic Green Ammonia integraron amoníaco en un proyecto piloto de barcos y demostraron su viabilidad como combustible en 2021, y NYK ha anunciado un plan ambicioso para realizar el primer suministro de amoníaco por camión a barco en el mundo para alimentar un remolcador dual

en la Bahía de Tokio. Por su parte, la compañía alemana MAN Energy Solutions está trabajando en un motor marino de doble combustible (amoníaco y diésel) y la finlandesa Wärtsilä ha probado mezclas de amoníaco-hidrógeno en sus motores de gas.

PROYECTO HIDRAM

También en España se están llevando a cabo investigaciones sobre este combustible. El Centro de Innovación en Energías Renovables (IREC) ha desarrollado prototipos de celdas de combustible basadas en amoníaco para aplicaciones marítimas. Y en Soermar estamos participando en el proyecto Hidram, que busca la descarbonización del transporte marítimo a través de soluciones de almacenamiento de hidrógeno mediante la generación de amoníaco verde como combustible multipropósito. Junto con las pymes ATD, JALVASUB y VENTOR, Astilleros de Mallorca y Astilleros

Otro de los retos a superar es su alta toxicidad

Francisco Cardama, y las entidades Instituto de Cerámica y Vidrio (ICV-CSIC), Laboratorio de Física de Fluidos de la Universidad de Educación a Distancia (UNED) y Fundación Cidaut (CIDAUT), y con financiación del CDTI (Centro para el Desarrollo Tecnológico y la Innovación), hemos conseguido demostradores de pilas que funcionan con hidrógeno y amoníaco o la sintetización de este combustible en plantas de pequeña-mediana escala con costes energéticos marginales, entre otros logros. Y todo ello con tecnología y materiales españoles, lo que puede contribuir a posicionar a nuestro país como líder en esta tecnología emergente.

Sin embargo, hemos de reconocer que todavía hay una serie de retos que debemos superar para alcanzar un uso masivo del amoníaco como combustible. Al ser altamente tóxico, necesitaremos seguir investigando para evitar fugas y proteger a las tripulaciones durante su manipulación y almacenamiento. También habrá que disponer de tanques de almacenamiento de mayor tamaño debido a que su densidad energética es menor que la de los combustibles fósiles -su densidad es 0.73kg/m^3 (a 25°C y 1 atm)-.

No obstante, como consecuencia de las pruebas desarrolladas para alcanzar los objetivos del proyecto HIDRAM, se ha obtenido amoníaco en estado sólido. Lo que dará lugar al desarrollo de nuevos proyectos para demostrar la seguridad en el manejo, transporte y almacenamiento del amoníaco en estado sólido (SAFT Solid Ammonia Fuel Tech). Este es un material inerte, no



Bombas de etilenglicol líquido para sistemas de refrigeración de amoníaco verde.

El amoníaco requiere de adaptaciones para superar problemas como la inflamabilidad o la corrosión

tóxico, insoluble en el agua (y por tanto no contaminante en caso de vertido), resistente a la llama directa y totalmente estable, capaz de cargarse y descargarse en múltiples ciclos de amoníaco, manteniéndolo de forma indefinida, con una capacidad de retención que impide la liberación de amoníaco (menos de 1 ppm) a temperatura ambiente y presión atmosférica.

Por otra parte, será necesario aumentar significativamente la produc-

ción de amoníaco verde mediante electrolisis, pues actualmente la mayoría se produce a través del proceso Haber-Bosch, que convierte el hidrógeno (H^2) y el nitrógeno (N^2) en amoníaco (NH^3) mediante la aplicación de calor y presión extremadamente altos. El hidrógeno se obtiene a partir de gas natural y vapor de agua. Como desventaja, el proceso consume una gran cantidad de energía y contribuye a la emisión de gases de efecto invernadero.

A todo ello se une el hecho de que aún no existe una red de infraestructuras amplia. La red global para el transporte y abastecimiento de amoníaco es incipiente y no se prevé un despliegue a gran escala a corto plazo. Por tanto, será necesario seguir investigando e innovando e invertir en infraestructuras. Sin olvidar tampoco la necesidad de regulaciones específicas a nivel internacional que garanticen su uso seguro y sostenible. **M**

FERIA INTERNACIONAL DE TURISMO

Ventana abierta al mar

Con 94 millones de visitantes en 2024, España se sitúa entre los primeros países receptores de turistas de todo el mundo. El fuerte respaldo institucional que tiene la Feria Internacional de Turismo (FITUR) avala la importancia que esta industria tiene en el PIB nacional. El recinto ferial de Ifema acogió la 45ª edición de la muestra que también es escaparate y ventana abierta al desarrollo turístico de la economía azul.

**M** ANA DÍAZ

Con casi 8.000 kilómetros de costa, un clima soleado y playas reconocidas internacionalmente como Ses Illetes, en Formentera; Rodas, en las islas Cies o Bolonia, en Tarifa, España figura entre los destinos preferidos de los turistas de todo el mundo. Un lugar de ensueño para pasar unas vacaciones inolvidables.

La oferta turística que nuestro país ofrece a los viajeros nacionales e internacionales se exhibe, cada mes de enero, en varios pabellones de FITUR, en Ifema. No hay comu-

nidad autónoma bañada por nuestras aguas que no acuda a Madrid para mostrar sus mejores paisajes y villas marineras. Sus historias y tradiciones ligadas al mar y a la pesca.

El turismo de sol y playa cuenta con numerosos adeptos, pero las actividades vinculadas a la econo-

mía azul son múltiples y variadas. Su desarrollo genera riqueza y crecimiento en las zonas costeras. Cruceros, excursiones en pequeñas embarcaciones, traslados en ferris, jornadas y fiestas populares vinculadas a la gastronomía de productos del mar o actividades deportivas náuticas y subacuáticas tienen cabida en esta feria donde los responsables autonómicos promocionan sus territorios.

"En la Región de Murcia tenemos todo", aseguraba su presidente, Fernando López Miras. "Contamos con una de las principales reservas marinas de Europa. Tenemos 250 kilómetros de litoral y municipios con

El turismo es una actividad de la economía azul que genera riqueza en las zonas costeras



gran encanto que no han perdido la esencia marinera y donde pesca y turismo se entrelazan. Hablo de Águilas; Mazarrón, con su almadraba; Cartagena y su oferta patrimonial y crucerística; el cabo de Palos; Los Alcázares; San Javier; San Pedro del Pinatar y ese Mar Menor único. Somos una gran región mediterránea. La esencia del mar está en nuestra tierra y acompaña a nuestro turismo", afirmaba López Miras en la presentación institucional de la Región de Murcia en FITUR.

PUERTOS Y CRUCEROS

Puertos del Estado cuenta en cada edición de la muestra con un es-

Los puertos tienen intereses en la industria turística con los cruceros y la gestión de marinas deportivas

pacio propio en el stand del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible donde los representantes de las autoridades portuarias celebran encuentros y negocian servicios con las navieras.

Álvaro Rodríguez, presidente de Puertos del Estado, participó en esta ocasión en varias de las presentaciones que se desarrollaron. "Nuestra presencia en Ifema se justifica por dos razones fundamentales: la náutica deportiva y, sobre todo, los cruceros, que siguen aún estando en auge y viven un proceso de profunda transformación en varias direcciones. En lo económico y en sostenibilidad medioambiental", dijo Rodríguez.

La conectividad entre el barco que llega al puerto y otros medios de transporte terrestre cuenta cada vez con mayor número de entusiastas. "Hay compañías de cruceros que están firmando en España acuerdos con empresas de ferrocarril que prestan servicios de alta velocidad para trasladar a sus pasajeros a ciudades del interior y, después de una visita rápida, llevarles de nuevo al barco en el mismo día", explica el presidente de Puertos del Estado.

En este sentido, hay cruceros que ofrecen a sus clientes la posibilidad de trasladarse en tren a Madrid, disfrutar en la capital de España del llamado "triángulo del arte" y visitar tres de las pinacotecas más importantes del mundo: el Museo del Prado, el Thyssen y el Reina Sofía para volver después al barco y seguir navegando. Este tipo de excursiones son una fuente de ingresos importante tanto para las ciudades costeras como para las receptoras de turistas.

Según el presidente de Puertos del Estado, la oferta de cruceros es muy grande en nuestro país. Por eso, la institución no falta nunca a esta cita mundial con el turis-



Northmarinas presentó en FITUR la X edición del Camino a Vela, travesía que lleva peregrinos a Santiago por mar.

mo. *"Hay un turista nacional muy interesado en estos paquetes, pero también hay muchas personas que se trasladan en ferris. También nos ocupamos de la náutica deportiva. Este es un segmento con mucho potencial. Muchas de las marinas están ubicadas en puertos de interés general del Estado y, por tanto, son gestionadas por las autoridades portuarias"*, afirma Álvaro Rodríguez.

El espacio FITUR Cruises fue escenario de una nueva edición de los premios Cruceroadictos que galardonan a los mejores puertos, navieras y barcos de todo el mundo, según votaciones independientes de los usuarios.

En esta ocasión, Barcelona y Valencia quedaron finalistas en la categoría de mejor puerto base en el Mediterráneo, compitiendo con el italiano Civitavecchia, donde atracan los cruceros para visitar Roma.

Por otra parte, el puerto de Santa Cruz de Tenerife competía en la

categoría de mejor puerto base en el Atlántico Europa con Lisboa y Reikiavik. Barcelona ganó en las categorías de mejor puerto base y mejor puerto global.

A SANTIAGO EN VELA

En el stand de Turespaña, Federico Fernández y Patricia Alcobilla, representantes de Northmarinas, presentaron lo que será este año la décima edición del Camino de Santiago a Vela. Una iniciativa, ya consolidada, que nació para impul-

sar las marinas del norte de España que no llenan los puntos de amarre de los que disponen.

Fomentar el contacto con la naturaleza, el turismo deportivo, la gastronomía de los pueblos costeros, la tradición y cultura de las profesiones marineras, la sostenibilidad y protección del medio ambiente, el espíritu aventurero o el recogimiento religioso son algunos de los objetivos de esta travesía transfronteriza en la que cada vez participan más veleros. *"Al principio teníamos más inscripciones de españoles. Ahora, hay cada vez más participantes extranjeros, sobre todo franceses"*, explican los organizadores del evento.

El Instituto Social de la Marina ha apoyado este proyecto en varias de sus ediciones, navegando en alguna de las etapas de la travesía, rumbo a Santiago de Compostela. En el décimo aniversario de su creación, los organizadores están

El Camino a
Santiago a Vela
impulsa la náutica
deportiva en el
norte de España



Los cruceros y la gestión de marinas deportivas en los puertos de interés general impulsan la economía azul.

elaborando un protocolo de hermanamiento entre todas las villas que han sido alguna vez sede de etapa a lo largo del tiempo. La firma tendrá lugar en Gijón los próximos 16 y 17 de junio.

"Esta es una experiencia fantástica que recomiendo a todo el mundo", dice el secretario general de Cepesca, Javier Garat, que hace dos años acompañó a los organizadores y a representantes del Instituto Marítimo Español en uno de los veleros. "Tanto desde Cepesca como desde el Clúster Marítimo Español apoyamos esta iniciativa porque es economía azul, vinculada al turismo, a la gastronomía, a los productos del mar y todo esto es cuidar la pesca. Estamos, a través de Pesca España, en conversaciones con los organizadores para ver si en esta edición tan especial promovemos juntos los productos del mar en los puertos donde vayan recalando los veleros", afirma Garat.

El impacto de Conxemar y la Seafood Global en las economías de Vigo y Barcelona es cuantioso

TURISMO DE CONGRESOS

La celebración de Congresos y Ferias internacionales es otro de los activos con los que cuentan las grandes ciudades para promocionarse y darse a conocer.

Sin ir más lejos, durante los cinco días que duró FITUR, por los pabellones de Ifema pasaron más de 255.000 personas, entre profesionales y visitantes, lo que ha generado un impacto económico en la capital de España que ronda los 445 millones de euros.

Uno de esos visitantes fue el presidente de Conxemar, Eloy García, que con su presencia apoyaba a Vigo como ciudad abierta a los expositores de todo el mundo. *"Conxemar es motor fundamental del turismo de Congresos. No solo en Vigo, sino en toda Galicia. Por eso, respaldamos al Instituto Ferial de Vigo (IFEVI), apoyando al turismo congresual de la ciudad y pidiendo el aumento de las instalaciones. El IFEVI no es nuestro. No es Conxemar. Podríamos celebrar aquí, en Ifema, nuestra feria, pero lo hacemos en Vigo, que es nuestra ciudad. Cuando pedimos la ampliación de las instalaciones no lo hacemos por nosotros, sino por Vigo y por Galicia. Por eso estamos aquí", comentó.*

Otro buen ejemplo está en Barcelona. La organización de la trigésima edición de la Seafood Global en su recinto ferial generó el año pasado un impacto económico de 156 millones de euros en la Ciudad Condal. **M**

LA LÍNEA MARÍTIMA MÁS LONGEVA DE LA HISTORIA

El Galeón de Manila

La conexión entre los vientos alisios, el mar de las Damas, y Andrés de Urdaneta dio lugar en el siglo XVI a la globalización y al nacimiento de la que fue la línea marítima más longeva de la historia, con casi 250 años de existencia. Esta línea, que unía los continentes de Asia, América y Europa, fue conocida como el Galeón de Manila.

M RAÚL VILLA CARO

CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE Y SECRETARIO
DE LA FUNDACIÓN EXPONAV

Remontémonos a la creación de la que fue la línea marítima más longeva de la historia, con casi 250 años de existencia. Esta línea, que unía los continentes de Asia, América y Europa, fue conocida como el Galeón de Manila. Pero volvamos al principio, y a la creación de la Flota de Indias, que puso nombre a la armada española que, durante el periodo de dominio hispánico en América, entre los siglos XVI y XVIII, nació para la defensa de las embarcaciones que cruzaban el Atlántico, de los ataques de los corsarios. Esta flota habitualmente partía de puertos accesibles,

como Cádiz, y fue a partir de 1565 cuando se conectó con el llamado Galeón de Manila, que realizaba viajes anuales entre América y Filipinas, por el Pacífico. Se trataba de una línea marítima que, navegando por el Mar de las Damas, hacia el oeste, a favor de los alisios, se cubrió pronto, pero cuyo viaje de vuelta por el Pacífico (el tornaviaje), indispensable para poder ser considerada una línea regular, costó mucho esfuerzo en llevarse a cabo.

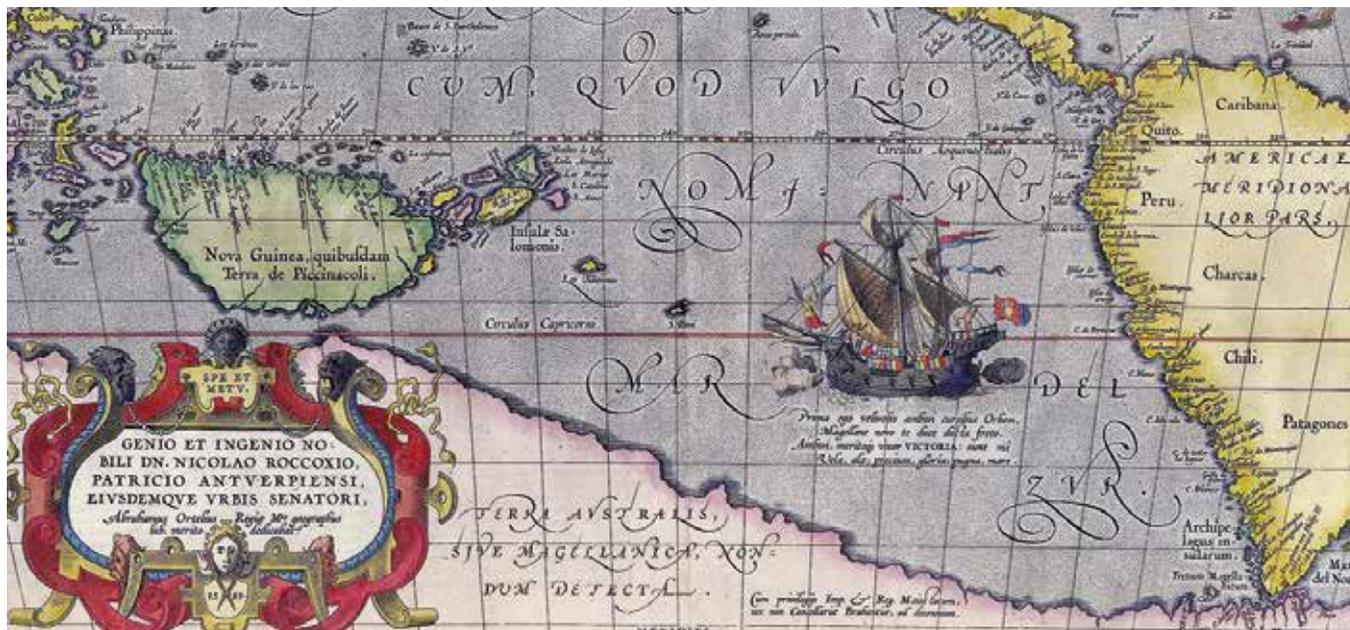
MAR DE LAS DAMAS

Los vientos alisios, en la antigüedad, fueron los responsables de que se pudiera alcanzar la costa americana. Generalmente, cuanto más avanzado el verano se entraba en su cinturón, más fuertes y persistentes eran estos vientos, aunque aumentaba el

En Manila embarcaban especias (de las Molucas y Java), seda, marfil, porcelana, y alfombras, y prendas de algodón de Asia







Primer mapa impreso del Pacífico que mostró las Américas por primera vez. Publicado por Abraham Ortelius en 1589.

riesgo de que pudieran aparecer los temibles huracanes al llegar a las costas americanas. Estos vientos suelen soplar con fuerza máxima 6 (25 nudos) y fuerza media de entre 10 y 15 nudos.

A este último respecto, Juan Es-lava Galán, en su obra, "El enigma de Colón y los descubrimientos de América" indica que "... para llegar hasta el Caribe bastaba con colocar un velero en el corredor de los alisios que soplan constantemente desde la zona noreste de las

Los alisios en verano soplaban por popa e impulsaban a los buques desde Canarias hasta las costas de América

Canarias". Los españoles llamaban por ello a esta parte del océano "el mar de las damas" (Helmholtz, 1875), porque se les podía entregar el timón de los veleros.

Y efectivamente, tras las primeras expediciones de la travesía atlántica, desde España hacia las Américas, partiendo de las islas Canarias, se comprobó que la navegación en aquellas latitudes era cómoda,

si se partía en los meses de verano. Esto se debía a que los vientos alisios del hemisferio norte soplaban por popa en esas latitudes e impulsaban los buques desde Canarias hasta las costas de América, sin que apenas hubiera necesidad de tocar las velas en todo el viaje. Por esto, debido a la calma y bondad de estas aguas, se denominó a parte del Atlántico como el gran golfo de las Damas, o mar de las Damas, debido a las condiciones ideales para la navegación allí reinantes. Las dos mil millas del primer Mar de las Damas se atravesaban aproximadamente en un mes, periodo tras el cual se alcanzaba la Martinica, lugar donde se hacía una pequeña escala para víveres, para continuar viaje hasta México (Veracruz). Esto era posible porque los vientos alisios del hemisferio norte soplan de manera relativamente constante en verano en esas latitudes, y debido al movimiento de rotación de la tierra empujan hacia al oeste, del

Andrés de Urdaneta alcanzó fama mundial por descubrir y documentar la ruta a través del océano Pacífico desde Filipinas a Acapulco, conocida como Ruta de Urdaneta o tornaviaje.



noroeste al suroeste (de los trópicos al ecuador, a unos diez nudos). Se trataba de vientos cálidos, constantes y secos, que se consideraban ideales para las damas, y de ahí su nombre, como ya se ha indicado.

EL GALEÓN DE MANILA

La abundante documentación que Andrés de Urdaneta proporcionó tras el primer tornaviaje creó en el año 1565 lo que se denominó el Galeón de Manila, también conocido como el Galeón de Acapulco. Esta línea de unión entre América y Asia se iniciaba en Acapulco por el mes de marzo, con margen suficiente para que se pudiera llevar a cabo el viaje de retorno de manera segura. Los buques al partir de Acapulco navegaban en demanda del paralelo diez grados norte, en busca del cinturón de los alisios, por otro mar de las damas, hasta recalar en la isla de Guam, para hacer víveres. Después proseguían viaje hasta llegar al Puerto de Cavite, en la Bahía de Manila. En total navegaban unos tres meses (de marzo a julio) para alcanzar Filipinas, aunque el viaje de vuelta (el tornaviaje), ya sin mar de las damas por medio, ya no era tan plácido ni corto. Sin el beneplácito de los alisios solían realizarlo entre julio y enero, ya que para llevarlo a cabo tenían que recorrer una distancia mayor, subiendo hasta el paralelo de cuarenta grados norte (donde avistaban las "señas", unas algas), para no tener a los alisios en contra, y poder ayudarse de algunas corrientes de esa zona.

En Manila embarcaban, entre otros productos, especias (de las Molucas y Java), seda, marfil, por-

El lago español

La división del océano Pacífico en los mapamundis que solemos observar nos falsea su inmensidad, y la extensa navegación que se tiene que llevar a cabo para atravesarlo (más de 8.000 millas). Los primeros colonizadores lo denominaron Mar del Sur, y en los tiempos de Magallanes, ya se conoció como Pacífico.

Durante muchos años, los vientos alisios que permitían atravesar rápidamente el océano hacia el oeste impedían el viaje de retorno. Y así fue hasta que Andrés de Urdaneta descubrió en 1565 el tornaviaje, navegando desde Manila hacia el nordeste, buscando el ya mencionado paralelo cuarenta grados norte (donde la corriente de Kuroshio, en japonés corriente negra, indicaba con sus algas que se había encontrado la derrota a seguir) que con sus vientos y corrientes ayudara a poder retornar. Gracias a su descubrimiento el Pacífico fue conocido

también como el "lago español".

Se debe destacar que Andrés de Urdaneta descubrió el tornaviaje o la ruta de Urdaneta, después de al menos seis intentos conocidos. Nadie había llegado a México por el Gran Golfo (desde Filipinas), que era otro de los nombres con los que se denominaba al Pacífico. Por todo ello Urdaneta dejó una huella imborrable en la historia de la navegación (y hasta hablaba malayo y otros idiomas locales) que supuso grandes beneficios a la corona y personalmente hasta le costó tener que huir de los portugueses (quienes le incautaron todos sus documentos) para que no le eliminasen por sus conocimientos de las islas Molucas, entre otros grandes conocimientos. Pero probablemente su humilde personalidad, mitad descubridor y marino, y mitad clérigo, le condenó a no ser lo conocido que se hubiera merecido.

celana, y alfombras, y prendas de algodón de Asia. En Acapulco se cargaba plata, animales (vacas y caballos) y algunas plantas (maíz, cacao, tabaco, calabaza, pimien-

to, etcétera). Cuando el Galeón llegaba a Acapulco (procedente de Manila), tras una gran feria, las mercancías eran transportadas por tierra hasta Veracruz, en la costa atlántica de México, a unos 600 km. Excluyendo lo que se quedaba en el virreinato, el resto de la mercancía iba para Sevilla.

El éxito del Galeón de Manila lo provocó la plata mexicana, muy escasa en Europa. Esto permitió poder comprar los artículos de Asia, a un precio muy barato, para posteriormente venderlos en América y Europa. ■

El éxito del Galeón de Manila lo provocó la plata mexicana, escasa en Europa

J.J. Benítez

PERIODISTA Y ESCRITOR

“El océano es vida, cómplice,
belleza y futuro”



Pocos escritores han sabido captar el misterio y la vastedad de lo desconocido como lo ha hecho J.J. Benítez a lo largo de su prolífica carrera. Si bien su obra es conocida principalmente por sus investigaciones sobre temas como los ovnis, lo espiritual y lo trascendental, el mar también ocupa un lugar destacado como símbolo y escenario en su narrativa.

M JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

En entrevistas y declaraciones, Benítez ha mencionado que el mar lo inspira profundamente, en parte porque es un espacio del planeta que, a pesar de siglos de exploración, sigue siendo en gran medida un enigma. Para él, el mar no es solo un recurso narrativo, sino también una representación del alma humana: insondable, enigmática y en constante movimiento. Este paralelismo queda patente en su manera de abordar el misterio en series como “Caballo de Troya”, donde la búsqueda de respuestas espirituales se asemeja a la exploración de un inmenso y desconocido océano donde invita a sus lectores a sumergirse, a aventurarse en lo profundo, sabiendo que el viaje es tan importante como las respuestas que se puedan encontrar.

Uno de sus temas recurrentes es la posibilidad de civilizaciones perdidas que habitaron la Tierra antes de la nuestra. Benítez ha mostrado un gran interés por las leyendas

y mitos relacionados con el mar, como la Atlántida y otras culturas sumergidas. Aunque no dedica obras completas a estas temáticas, las menciones y alusiones aparecen como recordatorios de que el mar puede ser tanto un archivo de la historia como una frontera para el descubrimiento.

PREGUNTAS INTRIGANTES

Por ejemplo, en sus ensayos y reflexiones, se ha planteado preguntas intrigantes:

¿Qué secretos guardan las profundidades marinas?

¿Podría el mar ser el hogar de rastros de civilizaciones avanzadas que desaparecieron hace milenios? Estas preguntas no solo

Benítez ha mostrado un gran interés por las leyendas y mitos relacionados con el mar, como la Atlántida

reflejan su afán por entender el pasado, sino también su compromiso con ampliar los límites del conocimiento humano.

El mar también adquiere una dimensión espiritual que percibe como un espacio de conexión con algo mayor, una fuerza universal que trasciende la comprensión humana. Este aspecto es evidente en sus descripciones de momentos de contemplación frente al mar, tanto en su obra escrita como en entrevistas personales.

DIMENSIÓN MARÍTIMA

La inmensidad del océano, su capacidad de evocar emociones contradictorias de paz y temor se alinea con la percepción de lo divino que explora en libros como “El Testamento de San Juan”.

Para él, el mar es un recordatorio constante de que, aunque el ser humano aspire a comprenderlo todo, siempre existirán dimensiones de la realidad que nos superarán.

En varias ocasiones ha compartido anécdotas personales que reflejan su relación íntima con el mar. Una de las más memorables es su experiencia en un viaje por el Mediterráneo, donde sintió una conexión inexplicable con el entorno. Según ha contado, este episodio lo llevó a reflexionar sobre el significado de la vida y la pequeñez del ser humano frente a la inmensidad del universo. Estos momentos no solo alimentan su escritura, sino también refuerzan su visión de que el mar es una fuente inagotable de enseñanzas y revelaciones importantes.

En palabras del propio autor, “*el mar no solo guarda secretos, también los revela a quienes están dispuestos a escucharlo*”.

EL MAR Y EL COSMOS

Quizás uno de los aspectos más fascinantes de la obra del escritor es cómo conecta el mar con el cosmos. Para él, ambos comparten una naturaleza enigmática y un potencial ilimitado para el descubrimiento. En libros como “El diario de Elén”, esta comparación es evidente en sus descripciones de la inmensidad del cielo y la profundidad del mar, ambos cargados de misterio y posibilidad. Esta conexión también se refleja en su filosofía de vida. El escritor ha expresado en múltiples ocasiones que el ser

El mar al igual que el universo permanece como una frontera abierta a la exploración

humano es un “explorador nato”, destinado a descifrar tanto los secretos del universo como los de su propio planeta. En este sentido, el mar se convierte en una metáfora de nuestra búsqueda constante de conocimiento y significado.

El mar es mucho más que un paisaje o un recurso literario; es un espejo de los grandes misterios que dan forma a nuestra existencia. A

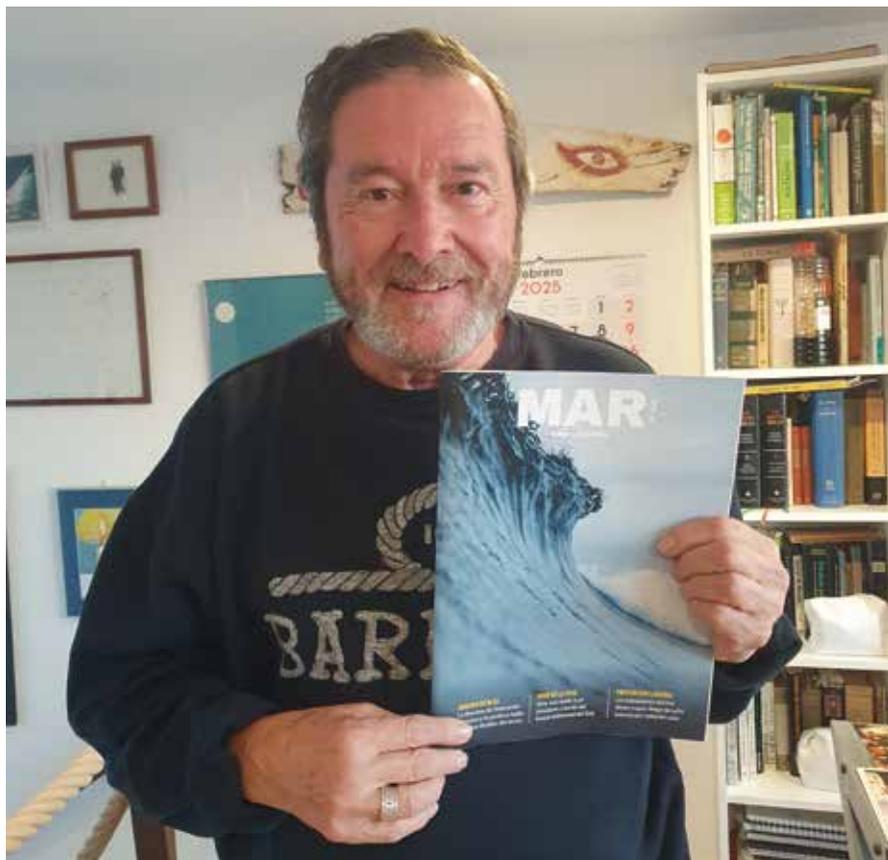
través de su obra, el escritor nos invita a mirar al mar no solo como un entorno natural, sino como un recordatorio constante de nuestra curiosidad, nuestra fragilidad y nuestra capacidad infinita de asombro. El mar, al igual que el universo, permanece como una frontera abierta a la exploración, y con su visión única y su mente inquieta, sigue siendo uno de sus mejores exploradores literarios. Su obra no solo nos incita a preguntarnos qué hay más allá, sino también a reflexionar sobre lo que podemos aprender en el proceso.

BARBATE

Juan José Benítez, tiene una relación estrecha con Barbate, una localidad en la provincia de Cádiz. Esta relación se debe a varias razones personales y profesionales que han marcado su conexión con el lugar. Aquí pasa largas temporadas, considerando esta localidad como un lugar ideal para la introspección y la escritura. El entorno natural, la tranquilidad y la belleza de las playas han sido una fuente de inspiración para su obra, y ha expresado en entrevistas su cariño por esta tierra y su gente.

El autor valora profundamente este pueblo pesquero por su autenticidad y su cultura: “*Fueron muchos los que influyeron en mi. Unos en un sentido. Otros con su sola presencia. Otros con sus historias, sus venturas y sus desventuras. Siempre estaré en deuda con Barbate y su gente: pescadores o gente de tierra adentro, pero siempre gente maravillosa*”.

“A solas con el mar”, es un libro de poesía de sus vivencias en Barbate en 1983, donde Benítez experi-



Benítez posando con la revista MAR.

La tranquilidad y la belleza de las playas es fuente de inspiración

mentó un profundo cambio en su vida que le llevó a escribir su primer “Caballo de Troya”.

Recuerdo que fui testigo del fruto de una investigación. En el año 1981 tuve la ocasión de conocer a Juan José Benítez cuando nos visitó en Cartagena. Le preguntó a mi padre, Luis Núñez de Castro, capitán de navío, por las aves que pudo encontrarse Colón en el descubrimiento de América. Seguidamente Benítez nos comentó que estaba investigando un suceso de la Guerra Civil española ya que algunos lugareños de Barbate creían que la Virgen había obrado un milagro cuando el destructor republicano Churruca disparó a la ciudad y todos los proyectiles sobrevolaron por encima sin alcanzar a ningún ciudadano. Entonces mi padre le dijo: “Yo era el comandante del destructor”. Seguidamente sacó un antiguo cuaderno y nos leyó el texto donde describía cómo le ordenaron castigar a la población, y para evitar víctimas engañó a los cabos artilleros retándolos a disparar a lo que era un blanco difícil: acertar la parte alta de unas chimeneas que sobresalían más allá de la población.

Benítez publicó un artículo en el Diario de Cádiz en la sección “Al filo del misterio”, llamado: “No hubo ‘milagro’ en el bombardeo de Barbate, en 1936”. **M**

“El mar nos diría que somos unos ingratos y unos desagradecidos”

¿Recuerda cuando vio usted el mar por primera vez?

Vi la mar, por primera vez, en 1949. Yo tenía tres años. Mi padre me llevo a la Hierbabuena, la playa hippy de Barbate. Me descalzó y me dijo: “Mira, esta es la mar”. La mar besó mis pies y yo me enamoré. Fue el primer amor de mi vida. Y será el último.

¿Qué experiencia en el mar ha cambiado su percepción de este entorno?

Durante años salí a pasear en “La gitana azul”, una lancha de mi amigo Castillo. Navegamos hasta la Torre del Tajo, cerca de Barbate. Y allí veíamos pasar las estrellas y los silencios. Entonces cambió mi percepción sobre la mar. Ahora sé que es una madre que mece o mata.

¿Hay formas de vida extraterrestre en las profundidades marinas?

Imagino que las profundidades

marinas son el refugio ideal para los ovnis. Se les ha visto entrar y salir en muchas ocasiones. Uno de los abducidos me contó cómo lo llevaron a la fosa de la Marianas, a once mil metros de profundidad. Allí vio y entró en una ciudad.

¿Qué nos diría el mar?

El mar nos diría que somos unos ingratos y unos desagradecidos. Lo ensuciamos porque no sabemos quién es.

¿Qué es para usted el océano?

El océano es vida, cómplice, belleza y futuro.

¿Qué animal marino sería?

Me gustaría ser un delfín, claro. Los delfines son ángeles.

¿Qué le evocan los pescadores de Barbate?

Los pescadores de Barbate, como todos los pescadores, son el brazo armado de la noche: generosos, vigilantes, amantes y duros como el diamante.

¿Qué libro está escribiendo actualmente?

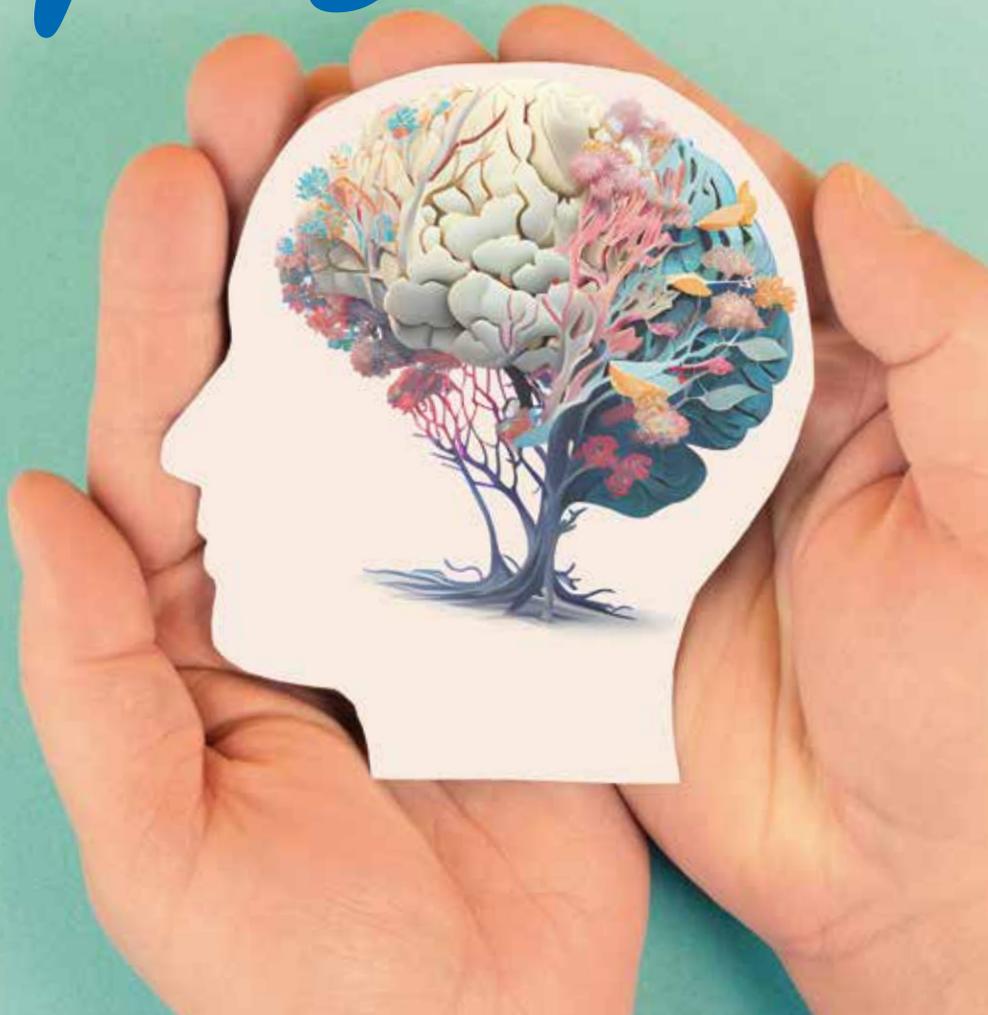
En estos momentos (febrero del 2025) estoy escribiendo “Más que sueños”, una investigación sobre los sueños.



Pensamiento

positivo

Durante los últimos años se han hecho muy populares términos como proactividad y pensamiento positivo. Esto es debido a que se trata de dos cualidades muy valiosas y cada vez más cotizadas en el mercado laboral. En el sector marítimo cobran una especial relevancia, ya que en estos momentos se consideran capacidades imprescindibles para el buen funcionamiento de la tripulación y para lograr un clima laboral óptimo.



M MONTSERRAT MARTÍNEZ DE MINGO
PROFESORA ASOCIADA DE LA UCJC Y EXPERTA
EN INTELIGENCIA EMOCIONAL

Por lo general decimos que una persona es proactiva cuando observamos que tiene iniciativa, que se adelanta a los acontecimientos para evitar posibles complicaciones, que posee una buena capacidad de análisis para el planteamiento de los proble-

Una persona reactiva es aquella que tiene poca iniciativa y le cuesta encontrar soluciones porque habitualmente culpa a los demás

mas y la búsqueda de soluciones, que tiene una actitud positiva, que es flexible, que afronta sus responsabilidades y que toma decisiones.

La escuchamos decir a menudo frases tipo: "Tengo que encontrar una solución", "Esto no funciona", "¿en qué me estoy equivocando?", "No me quedo tranquilo si no lo intento", "A veces se gana y otras veces se aprende"...

Por el contrario, una persona reactiva es aquella que tiene poca

iniciativa (espera que los problemas se resuelvan solos, sin hacer nada al respecto) y le cuesta encontrar soluciones porque habitualmente culpa a los demás (o al universo) de todo aquello que le impide alcanzar sus objetivos. Esta predisposición suele derivar en frustración, en baja autoestima, en la queja continua... y a la larga en lo que denominamos "Síndrome del trabajador quemado".

También podemos distinguir a una persona "reactiva" por sus expresiones características: "Esto no tiene arreglo", "No puedo, esto es imposible", "No aguanto a...", "¿A quién se le ha ocurrido esta tontería?", "¿Por qué me pasa esto a mí?", "Tengo que... Tengo que... Tengo que..." etc. Obviamente, cualquier organización espera de sus trabajadores comportamientos proactivos, y no solamente por la productividad, sino también por la necesidad de un buen clima laboral, por la salud mental de toda la tripulación y por la prevención de riesgos psicosociales. Entonces, teniendo en cuenta todo lo anterior, ¿por qué no surgen más conductas proactivas de forma generalizada?

La respuesta la encontramos en que este tipo de comportamientos solamente aparecen, de forma natural y espontánea, cuando realmente la persona está ejecutando un proceso mental proactivo.

Es decir, es posible que aun siendo conscientes de las ventajas que nos aporta la proactividad y de qué es lo que se espera de nosotros, nos cueste mucho llevarla a la práctica. Cuando esto sucede, ¿qué es lo que podemos hacer?

LOS FUNDAMENTOS

Vamos a centrarnos en los tres fundamentos más importantes de la proactividad.

1 BUENA ACTITUD

La actitud es una predisposición que sentimos ante algo o ante alguien, que será más o menos positiva según la información que tengamos (si es correcta o no, limitada, sesgada, etc.); las experiencias vividas con anterioridad con una misma persona o en circunstancias similares; los intereses o motivaciones que tengamos al respecto y la capacidad empática y de escucha.

Por ejemplo, es posible que en el pasado tuviésemos un conflicto con otro tripulante, pero no se gestionó bien en su momento y cada vez que tenemos que volver a trabajar juntos, la actitud hacia esa persona es muy negativa. Obviamente, esta situación tiene su origen en la mala experiencia vivida (que no se ha superado, comprendido o resuelto), pero también en

3 ejercicios mentales

El pensamiento negativo nos llevará siempre a pensar en los peores escenarios posibles (esa es su única función). No te dejes atrapar por él, para ello:

1 Piensa, ¿qué puedes hacer para evitar que ocurran los hechos identificados? Ponte a trabajar en ello.

2 Y en el caso de que llegaran a producirse, ¿qué podrías hacer para minimizar las consecuencias? (Lee el ejemplo del incendio que explico en la página 54).

3 Practica este ejercicio mental a diario, incluso con cosas pequeñas o cotidianas. Poco a poco verás que este proceso lo haces de manera inconsciente.

Invertir tiempo en este ejercicio mental también te ayudará a sentirte mejor contigo mismo y a bajar los niveles de estrés generados por las preocupaciones.

la falta de información sobre la otra persona (es posible que estuviese pasando por una situación compleja de la que no fuimos conscientes y que, de haberla conocido, seguramente hubiese cambiado mucho la percepción de los hechos) y desde luego, en la falta de interés por resolver el conflicto, o de perdonar ciertas conductas. Algo que también está totalmente relacionado con la capacidad empática.

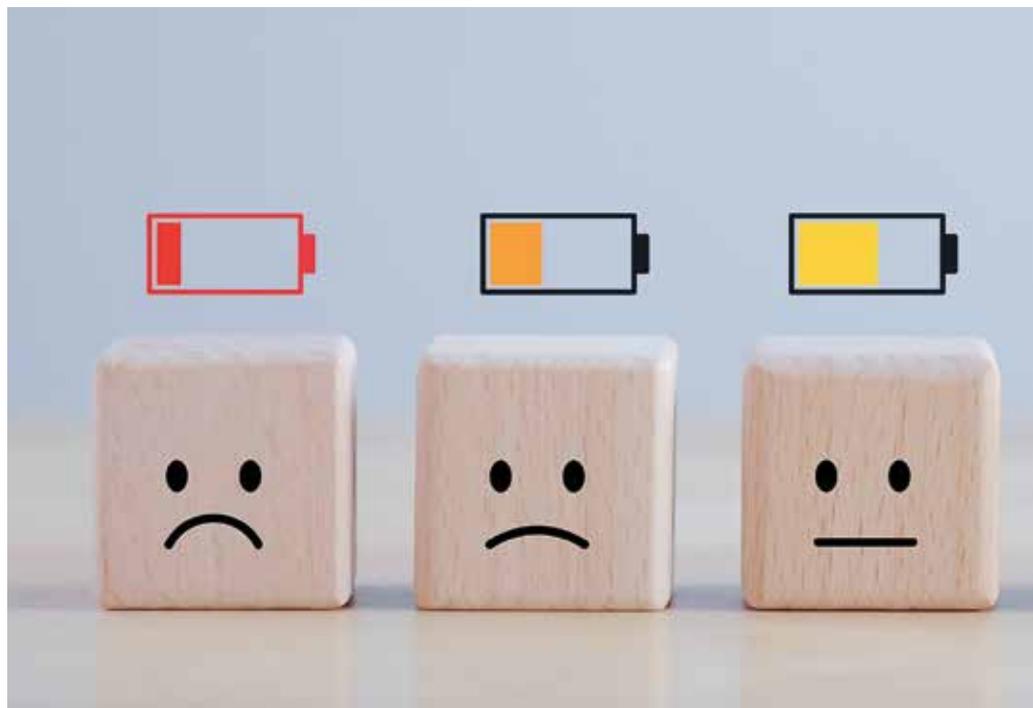
El pensamiento negativo nos llevará siempre a pensar en los peores escenarios posibles, esa es su única función

Por eso, para poder ser proactivos es muy importante identificar qué es lo que está condicionando realmente nuestra actitud, de esa manera podremos modificarla si fuese necesario: ¿La falta de información?, ¿el pasado?, ¿la falta de motivación?, ¿la ausencia de empatía...?

2 PENSAMIENTO POSITIVO

Todos tenemos un diálogo interno, que en ocasiones nos lleva a un verdadero conflicto entre los pensamientos positivos y los negativos. Y si no somos capaces de pararlos y tomar el control, se pueden convertir en una verdadera pesadilla. La solución está en entrenar el pensamiento positivo.

Este tipo de pensamiento no significa negar la realidad o no querer ver la parte más desagradable de la vida y nos lleva a mucho más que a creer que todo va a salir bien o a “ver el vaso medio lleno”. Realmente supone anticiparnos a los acontecimientos, afrontar con seguridad cualquier circunstancia por desagradable o dolorosa que sea. Y desde luego, está asociado con la prevención. Para comprenderlo mejor veamos, a modo de ejemplo, la prevención de un incendio a bordo. Obviamente nos tenemos que poner en el peor escenario posible: aquel en el que, a pesar de contar con medidas de prevención, llega a producirse un incendio. Entonces nos planteamos, ¿cómo proceder? ¿cómo evacuar? Y pasamos a la acción, estableciendo los protocolos oportunos y realizando simulacros. Sólo entonces nos sentimos segu-



ros y con la confianza de que “todo saldrá bien”. En el ejemplo del incendio, nadie nos llamaría “cenizas” por pensar que podría llegar a producirse o por implantar protocolos de prevención y evacuación. En cambio, cuando nos enfrentamos a otro tipo de circunstancias, si no están muy claros estos conceptos, nos cuesta ponernos en el peor escenario y si lo hacemos corremos el riesgo de que se apodere de nosotros el pensamiento negativo, el miedo, el bloqueo y la reactividad.

Cuando a un tripulante le cuesta aceptar la jerarquía, su comportamiento acabará siendo reactivo

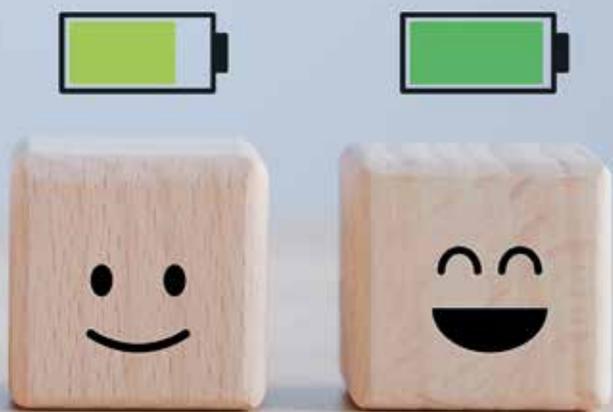
Por eso, el pensamiento positivo forma parte de la proactividad y es una herramienta muy valiosa para el ser humano, ya que supone anticiparse ser previsor, realista y pasar a la acción.

3 GESTIONA TU CÍRCULO DE INFLUENCIA

La preocupación es una estrategia emocional que siempre tiene como objetivo avisarnos de que hay algo de lo que debemos ocuparnos. Y, además, sin demora. Si nos quedamos mucho tiempo atascados en la preocupación, dándole vueltas y sin pasar a la acción, corremos el riesgo de aumentar la reactividad. ¿Dónde está la clave para evitar que esto llegue a producirse? En las matemáticas. No se trata de hacer cálculos o ecuaciones, sino de aplicar los razonamientos matemáticos para encontrar soluciones, en cualquier aspecto de nuestra vida. Vamos a verlo con detalle.

Sí podemos cambiar

Teniendo en cuenta todo lo anterior, tal vez ha llegado el momento de dejar de preguntarnos “¿Por qué me pasa esto siempre a mí?” y empezar a cuestionarnos “¿Por qué me está pasando esto a mí? ¿En qué debo mejorar?” Porque podemos cambiar, si así lo deseamos, siendo conscientes de que supone un esfuerzo constante, pero con grandes ventajas que lo compensarán con creces. ¿Acaso no es importante tomar el control de nuestras vidas, tener una buena salud emocional y mental, unas relaciones laborales más estables y saludables, saber gestionar bien la frustración, las emociones y los conflictos, crecer a nivel personal y profesional, anticiparse a los problemas y encontrar soluciones? En definitiva, el ser humano tiene la capacidad de poder ser proactivo o reactivo. La decisión solamente depende de cada uno de nosotros.



Si pensamos en los exámenes que hacíamos en el colegio, seguro que recordamos que no nos ponían la máxima puntuación en un problema cuando el planteamiento no era el correcto, aunque si lo fuese el resultado. El motivo estaba claro: un buen planteamiento es imprescindible para encontrar la solución.

Pero, ¿qué significa plantear bien un problema? Si es matemático, discernir entre constantes y variables. Si lo extrapolamos a nuestro día a día, supone identificar y aceptar todo aquello que no depende de nosotros y centrarnos en lo que sí podemos intervenir.

Cuando este proceso mental se convierte en un hábito, comportamientos como tomar la iniciativa, asumir responsabilidades, tener flexibilidad ante los cambios, centrarnos más en las soluciones y dejar de darle vueltas al problema, entre otros, surgirán de forma natural y espontánea.

Una persona reactiva tiene poca iniciativa, espera que los problemas se resuelvan solos, sin hacer nada al respecto

Para clarificar todavía más estos conceptos, imaginemos un círculo que contiene todo aquello en lo que tenemos capacidad de actuar por nuestra cuenta o a través de personas cercanas (familiares, amigos, compañeros, etc.). Este será nuestro círculo de influencia.

Sin embargo, existirán infinidad de cuestiones que nos preocupan y que se encuentran fuera de este círculo. Sólo tenemos dos opciones: aceptarlas (aunque no nos

gusten) o tomar las decisiones oportunas. ¿Dónde es más rentable poner los esfuerzos, dentro o fuera del círculo de influencia?

Seguro que a bordo podemos encontrar situaciones muy representativas. Por ejemplo, cuando a un tripulante le cuesta aceptar la propia jerarquía o algunas normas que están fuera de su círculo de influencia. Entonces, sin poder evitarlo, sus comportamientos acabarán siendo reactivos. Llegado este punto, es importante destacar que “aceptar” no significa lo mismo que “resignarse”: Nos resignamos si no intervenimos en algo que está dentro de nuestro círculo de influencia y aceptamos cuando dejamos de intentar intervenir fuera de dicho círculo. Seguro que ahora frases como “No te preocupes, ocúpate” o “Si puedes hacer algo, ¡hazlo! Y si no puedes hacer nada, acéptalo y ¡deja de preocuparte!”, cobran un significado más profundo. **M**

URGENCIAS MÉDICAS EN EL TRABAJADOR DEL MAR EMBARCADO

Apendicitis aguda



Reconocer sus signos y síntomas con prontitud e instaurar el tratamiento adecuado salva vidas y reduce complicaciones.

M ALMUDENA MARTÍNEZ VIEIRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

Un poco de historia: La apendicitis aguda, clásicamente, se englobaba dentro del conocido como “cólico del miserere” que indicaba aquel dolor abdominal que

llevaba a la muerte con rapidez y sin remedio y para el cuál sólo se disponía de la plegaria de difuntos *Miserere mei Deus* (en latín “Oh Señor, apiádate”).

Hacia finales del siglo XIX, gracias a las autopsias, se conoce finalmente a la apendicitis como la inflamación del apéndice cecal, y se recogen en las publicaciones médicas de la época la secuencia de los síntomas, la técnica de exploración y el tratamiento exitoso mediante la cirugía. Hoy en día, gracias al desarrollo de los fármacos antibióticos y a las técnicas de abordaje quirúrgico menos invasi-

vas (laparoscopia) la tasa de complicaciones ha disminuido considerablemente.



DE SU FRECUENCIA

En términos generales, la apendicitis aguda representa la indicación de cirugía urgente más prevalente en el mundo. La frecuencia de aparición se sitúa entre el 7 y el 9%, y el número de personas nuevas que la padecen al año no ha variado gran cosa desde que los datos son recogidos y analizados.

Se da típicamente en jóvenes (segunda década vital) aunque

debido al aumento de la esperanza de vida y del tratamiento en patologías crónicas se detecta un segundo pico de frecuencia en ancianos y personas con defensas comprometidas.



SOBRE LA CAUSA

El apéndice cecal es un resto embrionario, a modo de “gusano” o “dedo de guante”, de longitud variable, resultado del desarrollo del intestino, y situado en el bolsón que conforma el intestino grueso derecho, justo a un par de centímetros de la conexión con el intestino delgado. En su luz interior, además de glándulas que fabrican sustancias que facilitan el tránsito fecal, existen nidos de células inmunológicas y microbiota.

Cuando su luz se oblitera (obstruye) por moco, restos alimenticios, fecales, o por la contaminación de alguna patología de la vecindad, el apéndice se inflama y el equilibrio de la flora se altera, generando una infección local en el apéndice (apendicitis aguda) que puede acabar en un absceso de pus o una infección generalizada, seria y grave, en el interior de la cavidad abdominal (peritonitis) al pudrirse y perforarse las paredes del apéndice.



CUÁNDO SOSPECHAR

En más de la mitad de los pacientes, la forma de presentación de este cuadro es la siguiente: se inicia como una molestia sorda en la zona de alrededor del ombligo, de tiempo variable, que va acompañada

de náuseas, incluso de vómitos alimenticios. Seguidamente, aparece una disminución del apetito acompañada de febrícula.

El dato clave en la sospecha es la posterior intensificación del dolor y su migración desde la región periumbilical hacia el cuadrante inferior derecho del abdomen (la fosa ilíaca derecha), en el triángulo formado por el pubis, la espina del hueso ilíaco y el ombligo, debido a la irritación del proceso inflamatorio del apéndice sobre la cubierta interior del vientre (peritoneo) y su repercusión sobre las capas musculares superiores, generando contractura.

El dolor se exagera cuando la persona hace esfuerzos con la musculatura abdominal, tose, se mueve, salta, etc., y se alivia con la posición tumbada y las piernas flexionadas hacia el abdomen.



CÓMO ACTUAR

Pocas patologías poseen un desarrollo tan definido como la apendicitis aguda por ello, el apoyo en la evolución de la sintomatología para llegar al diagnóstico de sospecha, es fundamental. Sin embargo, los cuadros pueden variar: ser más confusos (si se toma medicación analgésica crónica, bajo el efecto de estupefacientes, embarazo, vejez, obesidad) o agudos (perforación precoz del órgano por bajas defensas, niños). A veces, el dolor, dependiendo de la localización y de la morfología del apéndice cecal, se irradia del ombligo hacia la pelvis, provocando molestias al orinar o bien hacia la zona alta y



En caso de que el enfermo se encuentre embarcado, es imprescindible que el responsable sanitario a bordo, utilizando la lámina de lesiones, solicite consejo al Centro Radio Médico, con el objetivo de definir la localización del dolor y obtener instrucciones acerca de cómo actuar, en espera del proceder quirúrgico en tierra.

derecha del abdomen donde está el hígado.

La maniobra específica para la exploración, además de la toma de constantes y la palpación superficial del abdomen en la que se constatará el dolor y la contractura abdominal más o menos evidente, es la presión-descompresión de la pared abdominal en la zona de la fosa ilíaca derecha (palpación profunda y suave durante unos 3 segundos y retirada brusca de la mano), la cual generará la aparición de un dolor súbito que pone en evidencia la irritación de las capas internas de la pared abdominal.

La sospecha de un cuadro de apendicitis requiere de valoración médica urgente ya que la solución al problema es, en principio, la intervención quirúrgica para la extirpación del órgano afectado, manteniendo inicialmente a la persona a dieta y, si es posible, sin administrar medicación alguna. **M**



Poupietas de lenguado y aceite de albahaca y jengibre

 PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

- 2 lenguados de 600 gramos aprox. cada uno.
- 4 ramas de brócoli.
- 2 zanahorias.
- Albahaca fresca.
- 100 ml de aceite de oliva virgen extra.
- Un poquito de jengibre rallado.
- Sal y pimienta negra.

ELABORACIÓN

■ PASO 1

PREPARACIÓN DEL PESCADO:

Escamar y eviscerar los lenguados. Con

la ayuda de un cuchillo bien afilado sacaremos los cuatro lomitos. Salpimentamos la parte interna, y los enrollamos comenzando por la parte gruesa, dejando la piel hacia afuera. Sellamos cada uno de ellos por ambos lados en una plancha engrasada en aceite. Ponemos las poupietas de lenguado en bandeja de horno precalentado a 100 °C durante 40 minutos.

■ PASO 2

LOS VEGETALES:

Limpiar y lavar el brócoli. Cocer en agua con sal y reservar. Pelar las zanahorias. Cocerlas en agua con sal y cortarlas en rodajas y reservar.

■ PASO 3

EL ACEITE:

En un vaso batidor ponemos el aceite

de oliva virgen extra, albahaca fresca al gusto, un poquito de ralladura de jengibre y una pizca de sal. Trituramos bien con el brazo batidor hasta que se fusionen lo máximo posible los ingredientes. Pasar por un colador fino si fuese necesario. Poner en un biberón y reservar.

■ PASO 4

TERMINACIÓN DEL PLATO:

Disponer dos poupietas por plato, repartir los vegetales y aliñar la base y los vegetales con el aceite de albahaca y jengibre.

Nota. Recomendamos para una experiencia placentera, acompañar este plato con un buen pan de pueblo para degustar mejor el aceite de albahaca y jengibre y los jugos del lenguado.

• Valoración Nutricional •

La receta de este mes puede ser un estupendo segundo plato. Tiene un alto valor nutricional ideal para afrontar de una manera saludable una jornada de trabajo en el mar.

PROTEÍNAS DE CALIDAD: El lenguado es un pescado blanco de carne magra muy apreciada, fuente de ácidos grasos poliinsaturados omega-3 y proteínas de alto valor biológico. Entre los minerales destaca el selenio (en mayor cantidad), seguido de fósforo y yodo. Aporta sobre todo vitamina B12, pero también niacina y vitamina B6. Las vitaminas del grupo B permiten el aprovechamiento de los nutrientes energéticos (hidratos de carbono, grasas y proteínas) e intervienen en numerosos procesos como la formación de hormonas sexuales, la síntesis de material genético, el funcionamiento del sistema nervioso, de los glóbulos rojos y del sistema inmune.

FIBRAS Y NUTRIENTES: El brócoli tiene una elevada cantidad de fibra, minerales y vitaminas. Es una buena fuente vitamina C (aunque una parte considerable puede perderse durante la cocción) y folatos. Es fuente de potasio que contribuye al funcionamiento normal del sistema nervioso y de los músculos. La zanahoria contiene también un alto contenido en fibra, tanto soluble como insoluble, además de hidratos de carbono.

EFFECTO PROTECTOR: Se le atribuye al brócoli un efecto protector frente a diversos tipos de cáncer: pulmón, próstata, mama, endometrio, útero, y tumores relacionados con el tracto gastrointestinal (estómago, hígado, colon), que parece ser debido a su gran contenido en nutrientes antioxidantes (b-carotenos y vitamina C), fibra (soluble e insoluble) y sustancias fitoquímicas (gluco-



SI TIENES PROBLEMAS DIGESTIVOS, *cuidado!*

Las crucíferas como el brócoli pueden producir flatulencias y problemas digestivos.

Las crucíferas también contienen compuestos bociógenos, que, en personas predispuestas, pueden producir inflamación de la glándula tiroides, impidiendo la asimilación del yodo.

sinolatos/isotiocianatos/indoles) entre las que destaca el sulforafano (isotiocianato) y el indol-3-carbinol (indol). El brócoli tiene una importante proporción de azufre, que le confiere propiedades antimicrobianas e insecticidas, además de ser responsable del fuerte olor que desprenden estas verduras durante su cocción.

VITAMINA A: El aspecto más destacable de la zanahoria es su contenido en vitamina A, y en concreto en carotenoides con actividad provitamínica A (vitamina necesaria para el buen funcionamiento de la retina y especialmente para la visión nocturna o con poca luz y para el buen estado de la piel y mucosas). De los carotenoides que se dan de forma natural y pueden ser convertidos en vitamina A por el organismo, los llamados 'carotenoides provitamina A', el betacaroteno es el más abundante y el más eficiente que se halla en los alimentos. Algunos estudios han atribuido un papel preventivo frente a enfermedades cardiovasculares, cáncer, cataratas y degeneración macular senil, dada su capacidad antioxidante y moduladora de la respuesta inmunitaria. [M](#)

• Autores •

Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por la doctora de Sanidad Marítima Celia López Carballido. Receta elaborada por José Manuel Canosa y Esteban Filgueira (cocineros del buque hospital Esperanza del Mar).

Deportes en la mar, la vela



Una de las fuerzas naturales que el marino ha sabido aprovechar mejor en su beneficio ha sido el viento. Aire en movimiento, esa es su definición. Pocas fuerzas encontraremos en la naturaleza tan variables y caprichosas como el viento. El hombre ha tenido que aguzar su ingenio de forma extraordinaria para servirse de su fuerza y navegar en el rumbo que le conviene.

De todos es bien conocida la navegación a vela, único medio que durante siglos empleó el hombre para recorrer y explorar los mares y comerciar hasta que la mecánica la relegó. Se convirtió entonces la vela en un sistema de navegación anticuado y poco rentable comercialmente pero, naturalmente, sin perder un ápice de su belleza. El

marino, el amante de la mar, no se avino a perderla y consagró a la vela como deporte, e incluso la sigue considerando como el medio más eficaz de forjar marineros. Gracias a ella es posible que descubran los secretos que encierran las olas, lo importante que es el tiempo, en una palabra, que ahonden en los secretos de la náutica y de la mar. (...).

Teóricamente, este deporte puede ser practicado por cualquier persona a los nueve años, los niños pueden iniciarse en un diminuto Optimist, para llegar a los noventa años a navegar en un barco de crucero de los infinitos tipos que existen.

Los matices son innumerables: hay barcos para cada carácter y cada uno puede encontrar aquel

que se adapte mejor a su temperamento, a su concepto de lo que es navegar. (...)

La prueba más famosa que existe en el mundo de la vela es la Copa de América, que tienen además una divertida historia. A mediados del siglo pasado los yates ingleses estaban considerados como los mejores del mundo.

Fue precisamente en 1851 cuando una pequeña goleta, la "América", perteneciente al New York Yacht Club, cruzaba el Atlántico con dirección a Inglaterra y se inscribió para participar en Cowes en un premio internacional de 500 guineas ofrecido por el Royal Yacht Squadron. En esta regata podía participar barcos de cualquier tonelaje (...). GUILLERMO RANCES.

Tanque experimental

VIGO. -El primer tanque de experimentación de artes de pesca de España será construido en el laboratorio oceanográfico de Vigo, con cargo al Instituto Español de Oceanografía, y con presupuesto del orden de los cuarenta y cinco millones de pesetas. Este tanque de experimentación de artes de pesca será emplazado, muy posiblemente, en Samil. El correspondiente proyecto, ya elaborado, está pendiente de aprobación por

la comisión correspondiente, y se incluye dentro del IV Plan de Desarrollo. Este tanque permitirá comprobar "in situ" el comportamiento de las respectivas artes de pesca en distintas circunstancias marinas y, al propio tiempo, posibilitará observar la psicología del pez o la aplicación práctica, y a escala de comportamiento de poblaciones. Un tanque similar existe en Francia y se estudia la construcción de otro en Inglaterra.

Dudan de la construcción del puerto



El pasado día 8 de enero apareció en el diario "El Día", de Santa Cruz de Tenerife, un artículo sobre el proyectado puerto de refugio de Tazacorte. De dicho artículo, firmado por Felipe Hernández Rodríguez, entresacamos a continuación los párrafos principales, por considerarlos de interés para nuestros lectores. "Según nos han dicho rectores de la Cofradía de

Pescadores Virgen del Carmen, de Tazacorte, han aparecido escollos que les hacen dudar de la pronta resolución del proyecto de puerto refugio, de interés local de esta población. (...). Porque son, aproximadamente, trescientas las familias que -solamente en el puerto de Tazacorte- viven de la pesca y que, inexcusablemente, necesitan ese puerto de refugio". (...).

SUBSECRETARÍA DE PESCA

ALICANTE. - En reunión de la Federación Alicantina de Cofradías de Pesca se acordó solicitar, a los organismos pertinentes de la Administración central, que se cree una Subsecretaría de Pesca, dependiente o adscrita al Ministerio de Agricultura, por entender que la pesca es una actividad correspondiente al sector primario en cuanto a producción.

CORRIMIENTO DE CARGA

A consecuencia de un fuerte temporal que azotó al litoral coruñés, el buque chipriota "Gulff Express" sufrió un corrimiento de carga, que ocasionó daños de consideración en la misma y muy en especial en los coches que llevaba en cubierta.

CAMIÓN DE ATÚN

LA CORUÑA. - Un camión francés que el pasado día 7 había salido de La Coruña con veinte mil kilos de atún congelado para una factoría de la ciudad francesa de L'Orient, regresó hoy a esta ciudad con la mercancía que transportaba en su cámara frigorífica. La entrada del cargamento no fue autorizada por las autoridades francesas en el vecino país por considerar, al parecer, que el transporte no reunía las condiciones de temperaturas señaladas en el contrato. El atún fue nuevamente depositado en cámaras frigoríficas.



GALICIA

Oficinas para el sector pesquero

Galicia dispondrá de una red de oficinas diseñada para impulsar el desarrollo y la competitividad del sector pesquero, marisquero y acuícola. Se asesorará gratuitamente sobre las ayudas europeas de 365 millones que el sector mar-industria gestionará.



M JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

El sector marítimo-pesquero gallego cuenta desde ahora con un nuevo aliado para impulsar su desarrollo: la red de oficinas Es.Mar, una iniciativa de la Xunta que tiene como objetivo facilitar el acceso a los fondos europeos FEMPA (Fondo Europeo Marítimo, de la Pesca y la Acuicultura 2021-2027).

Con la reciente apertura de la oficina de Vigo, ya son tres los centros en funcionamiento, sumándose a los de Ferrol y Vilagarcía de Arousa. En las próximas semanas, la red seguirá creciendo con nuevas oficinas en Pontevedra, Ribeira y A Coruña, además de una oficina telemática con sede en Santiago. Este proyecto, que cuenta con una inversión de más de 1,8 millones

de euros, busca maximizar el impacto de los 365 millones de euros que Galicia recibirá del programa FEMPA, lo que representa el 40% del total asignado a España. Un impulso clave para el sector marítimo-pesquero.

Es.Mar nace con la misión de asesorar de manera gratuita al sector pesquero

La pesca, el marisqueo y la acuicultura son pilares fundamentales de la economía gallega, generando empleo y riqueza en toda la comunidad. Sin embargo, el acceso a los fondos europeos no siempre ha

sido sencillo debido a la complejidad de la legislación y a los retrasos administrativos que dificultan la tramitación de las ayudas.

Por ello, la red de oficinas Es.Mar nace con la misión de asesorar de manera gratuita a empresas, autónomos, cooperativas y trabajadores del sector, ayudándolos a identificar las líneas de apoyo más adecuadas según sus necesidades y actividades.

Según explicó el presidente de la Xunta, Alfonso Rueda, durante la presentación del proyecto en el acto celebrado en Vigo en el Museo del Mar de Galicia, cada oficina contará con un equipo de profesionales especializados en contratación pública y gestión de fondos europeos, encargados de resolver dudas, orientar en la solicitud de ayudas y optimizar la gestión de los recursos disponibles. **M**



MEDITERRÁNEO

Protección a las tortugas



Life Oasis: Un paso adelante en la lucha contra la pesca fantasma y la protección de las tortugas marinas en el Mediterráneo. Una iniciativa innovadora que busca reducir el impacto de la pesca con uso de tecnología avanzada y colaboración del sector pesquero.

M JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

El Mediterráneo es un ecosistema único y vital para innumerables especies marinas, pero enfrenta una grave amenaza: la pesca fantasma. Este término hace referencia a los aparejos de pesca perdidos o abandonados que continúan atrapando animales marinos de manera involuntaria, causando daños irreversibles a la biodiversidad. Entre las principales víctimas se encuentran las tortugas marinas, que pueden quedar atrapadas en estos restos

y sufrir graves consecuencias. Para hacer frente a este problema, surge el proyecto Life Oasis. Con el apoyo de la Unión Europea, esta iniciativa pretende convertir el Mediterráneo en un ejemplo de sostenibilidad y cooperación internacional. Se está trabajando

Se están desarrollando mapas detallados que identifican los puntos críticos

con pescadores de Baleares, Malta y Sicilia para desarrollar un modelo de pesca responsable que pueda ser replicado en otros territorios.

UNA ALIANZA PARA EL CAMBIO

Life Oasis es el resultado de una alianza estratégica entre instituciones científicas, organizaciones de conservación y el sector pesquero, liderado por Alnitak, que cuenta con la colaboración del Instituto de Ciencias del Mar, el Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados y la Universidad de Valencia. Además, participan actores clave del sector pesquero, como la Confederación Española de Pesca (Cepesca).

El objetivo es prevenir la pérdida de aparejos, mejorar la sostenibilidad protegiendo la biodiversidad, con el desarrollo de un modelo de pesca inteligente. La colaboración entre pescadores, navegantes y los centros de recuperación de fauna marina ha mejorado el rescate de las tortugas atrapadas en aparejos de pesca abandonados, permitiendo una respuesta más rápida y eficiente.

A través de la recopilación de datos y testimonios de quienes trabajan en el mar, se están desarrollando mapas detallados que clasifican e identifican los puntos más críticos. Esta información es fundamental y clave para la prevención y la mitigación de los efectos de la pesca fantasma a largo plazo. **M**

El CNF de Isla Cristina, a la vanguardia tecnológica

La subdelegada del Gobierno en Huelva, María José Rico, visitaba el Centro Nacional de Formación (CNF) de Isla Cristina, para conocer lo que ella misma calificó de "un centro pionero a nivel internacional" destinado a impartir formación y capacitar a los profesionales del mar con los títulos y certificados necesarios tanto para acceder a este mercado como para "reforzar la estabilidad en el empleo" o mejorarlo.

En Isla Cristina se formaron el pasado año 800 alumnos en las distintas acciones formativas dirigidas a asegurar el nivel de competencia de las



tripulaciones. En los últimos cuatro años el CNF ha gestionado un presupuesto superior a 7,1 millones de euros, de los que aproximadamente la mitad está financiada por el Fondo Social Europeo.

La directora provincial del ISM en Huelva, Silvia Aranda y el director del CNF, Manuel Santiago Marcos acompañaron a la subdelegada en la visita. En la imagen podemos verla junto a los simuladores de navegación.

Puertos más azules



El puerto de Valencia acogió el 6 de febrero una jornada centrada en la economía azul y el transporte marítimo. Entre las diferentes ponencias y mesas redondas presentadas destaca el capítulo especial dedicado a la necesidad de invertir en una mayor automatización para lograr un crecimiento sostenido. El director general de Marina Mercante, Gustavo Santa-

concepto de economía azul aplicada a los puertos, mientras que el armador Vicente Boluda abordó el tema del déficit de profesionales en un sector tan competitivo como el del transporte marítimo, tema en el que profundizó Francisco Javier Benítez, jefe de Formación de la DGMM. En representación del Instituto Social de la Marina asistió Ignacio Valls, director provincial del ISM en Valencia.

Acuerdos pesqueros

El pasado 11 de febrero el pleno del Parlamento Europeo daba el visto bueno al acuerdo pesquero entre la UE y Cabo Verde, lo que otorga a la flota comunitaria el derecho a pescar en las aguas del país durante los próximos cinco años. Un total de 56 buques de España, Francia y Portugal -24 atuneros cerqueros congeladores, 10 atuneros cañeros y 22 palangeros de superficie- podrán

pescar unas 7.000 toneladas de atún y especies afines.

La importancia de los acuerdos pesqueros también fue puesta de relevancia por la secretaria general de Pesca, Isabel Artime, al realizar un balance "muy positivo" de los tres años de aplicación del acuerdo bilateral de pesca entre España y Portugal. Esta alianza ha resultado fundamental para el aprovechamiento de los recursos en las zonas fronterizas del río Miño y Guadiana, y beneficia a las flotas de cerco y de arrastre del Cantábrico noroeste y del golfo de Cádiz.

Niñas y ciencia

El 11 de febrero se celebraba el décimo aniversario del Día Internacional de la Mujer y la Niña en la Ciencia con el objetivo de derribar estereotipos, promover modelos de conducta que inspiren a las niñas, apoyar el avance de las mujeres a través de programas específicos.

El Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades organizó más de 220 actividades científicas por todo el país, entre las que sobresalen los encuentros telemáticos con las científicas que están en la actual campaña de investigación de la Antártica. Por su parte, el Instituto Español de Oceanografía (IEO, CSIC) presentó más de 70 actividades dirigidas a estudiantes de toda España entre las que destacan la exposición “Oceánicas: pioneras de la oceanografía” en Málaga, talleres inclusivos en el Centro Oceanográfico de Vigo y visitas de escolares a los distintos centros oceanográficos.

VI Congreso Marítimo



El VI Congreso Marítimo Nacional, organización por La Real Liga Naval Española y el Clúster Marítimo Español los días 12 y 13 de febrero, abordó el desafío digital, las nuevas normativas ambientales, las nuevas exigencias de la energía y los riesgos que tienen que ver con el cambio climático o la ciberseguridad, entre otros. Entre las autoridades asistentes, la secretaria general de Pesca, Isabel Artime, subrayó la importancia de atraer a nuevos profesionales al sector pesquero para asegurar una actividad de futuro en el sector sostenible y competitiva. El presi-

Aplicación “excelente”



La aplicación ISM en Tu Bolsillo recibía el pasado mes de febrero el premio a la Calidad e Innovación en la Gestión Pública que concede anualmente la Secretaría de Estado de Función Pública. En el centro de la imagen, la directora Elena Martínez junto a otros premiados.

dente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, declaró que se necesita inteligencia artificial, un habilitador de ciberseguridad y un reconocimiento de puertos intelligen-

tes. Para el director general de la Marina Mercante, Gustavo Santana, “la apuesta por la descarbonización es irreversible, si bien tiene que hacerse con los pies en la tierra”

“La puesta en valor de la pesca en Burela”, un documental que nace para mostrar la importancia y el impacto del sector pesquero en la economía local, en el empleo, así como en la integración social y cultural. Captura el QR para verlo.

Grandes marinos con triste final

Fabrique de Toledo Osorio (1588-1634)

Alejandro Malaspina (1754-1810)

M JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

Enrique Tapias Herrero es capitán de navío de la Armada española. Se licenció en historia en 2010 y obtuvo el doctorado en Historia de América en 2015. Académico de las Ciencias y Artes Militares de Madrid y de las Bellas Artes Santa Cecilia del Puerto de Santa María (Cádiz). Investigador y autor de libros de historia de la marina española entre los siglos XVI y XVIII.

"Cuando se produjo la detención y el proceso de Malaspina una buena parte de la documentación relativa a la expedición, así como varias cartas marinas, se encontraban en un estado muy próximo a la publicación, pero Godoy frenó en seco...", escribe Enrique Tapias en su libro *Grandes marinos con triste final*.

A lo largo de los siglos, las hazañas de muchos de nuestros marinos han quedado en el olvido, eclipsadas por otros episodios históricos o relegadas a un segundo plano en los relatos oficiales. El autor rescata del anonimato las gestas de dos grandes marinos que,

pese a su brillante trayectoria y a sus contribuciones al desarrollo naval y científico de España, vieron ensombrecido el final de sus días al enfrentarse con el gobierno de su tiempo, lo que los llevó al destierro o la prisión. Si algunas de las figuras más destacadas de nuestra historia naval no gozan del reconocimiento que

merecen, aún menos conocidos son estos dos personajes, cuyos nombres fueron deliberadamente relegados tras su fallecimiento por orden superior. Fadrique de Toledo, quien llegó a ocupar el cargo de capitán general del Mar Océano en la primera mitad del siglo XVII, fue un estratega excepcional y uno de los principales artífices de la hegemonía naval española en su época.

Alejandro Malaspina, por su parte, conocido como el "Cook español", lideró una expedición científica de gran relevancia en el contexto ilustrado, contribuyendo significativamente al conocimiento geográfico, cartográfico y naturalista del mundo. Ambos personajes destacaron no solo por su talento y valentía en el ámbito naval, sino también por su visión estratégica y su capacidad de adaptación a las complejas circunstancias políticas y sociales de su tiempo. Este estudio no solo busca reivindicar la memoria de estos dos marinos sino también contribuir a una mejor comprensión del papel que jugaron en la historia naval española.

Está disponible en librerías al precio de 20 €. **M**



Autor: Enrique Tapias Herrero
Edita: SND EDITORES



PON RUMBO A UNA ALIMENTACIÓN SALUDABLE

Porque comer bien es navegar mejor



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



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES

