

MAR

Nº 658

SEPTIEMBRE 2025



HABLANDO DE PESCA

Entrevista a la bióloga y diputada Rosa Quintana

ESPERANZA DEL MAR

El buque asistencial del ISM entra en varada

ASTILLEROS CANARIOS

Se especializan en reparar plataformas petrolíferas

CONCURSO FOTOGRÁFICO

Temática: Trabajando en el mar
Hasta el 15 de octubre



MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



Un pacto que integra



Recientemente celebrábamos la firma del Pacto de Toledo, hace ya 30 años, con un seminario en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo en el que los ponentes no solo se limitaron a resaltar los logros conseguidos con este acuerdo político sin precedentes en materia de protección social.

En las jornadas vividas en el incomparable marco del Palacio de la Magdalena se puso de manifiesto toda la capacidad de consenso y adaptación que ha demostrado el Pacto. Esta base merece no solo ser puesta en valor sino un plus de confianza en que se puede seguir garantizando el futuro del sistema de pensiones español.

Como en más de una ocasión hemos señalado, ante éste y otros retos, la adaptación es una de las claves más significativas para la pervivencia de las políticas sociales. Otra de ellas

es mantenerse en la vanguardia de los avances tecnológicos que pueden facilitar el camino.

Aunque los años de vigencia del Pacto por sí mismos pudieran ser una base sólida de confianza sobre el trabajo realizado, seguir el pulso de la innovación está también en su ADN.

En esta línea, la ministra Elma Sáiz anuncia la implementación de la herramienta INTegraSS, que a través de la Inteligencia Artificial permitirá proyectar el gasto en pensiones a largo plazo. Empleando grandes volúmenes de información de las bases de datos de la Seguridad Social se analizarán patrones históricos y actuales para poder diseñar políticas futuras sostenibles. Una herramienta con la flexibilidad suficiente como para actualizar cálculos y añadir cambios normativos en tiempo real. La experiencia no está reñida con la vanguardia. **M**



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Revista MAR:

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)

Redactor: José Mª Núñez de Castro (revista.mar.ism@seg-social.es)

Direcciones provinciales:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Madrid: Oficina. C/ Churraca, 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 Ortúño 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

658. Septiembre 2025



Foto de portada: Ballena en Tonga (Shutterstock)



**Entrevista a la
bióloga y diputada
Rosa Quintana.**
PÁGINA 6

Puesta a punto



El Esperanza del Mar, en varada para tareas de mantenimiento y la reparación de las aletas estabilizadoras . **PÁGINA 10**

Colosos marítimos



Canarias y su posición estratégica para los astilleros que reparan plataformas petrolíferas. **PÁGINA 14**

Animales curiosos



CEMMA

Fauna marina que ya tiene su estrella en nuestro particular Paseo de la Fama. Te contamos cómo actuar. [PÁGINA 18](#)

Relevo generacional



Nuevas ediciones de cursos para formar y legalizar a inmigrantes e integrarlos en el sector pesquero. [PÁGINA 22](#)

A la vanguardia



El CNF de Isla Cristina nos abre sus puertas para mostrarnos los simuladores de última generación. [PÁGINA 30](#)

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

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

Y además:

26 Homologar títulos

El abogado León von Ordanza es el autor de la Tribuna de este mes centrada en la náutica de recreo en la UE.

28 Signos de recuperación

Análisis de la memoria realizada por Anave sobre la situación del transporte marítimo en España en 2024.

34 Mares más sanos

La FAO presenta un amplio estudio sobre la situación de la pesca marítima a nivel mundial.

38 Derechos laborales

Artículo de Cristián Castaño, FSC-CCOO, como participante en la reunión de la 5ª revisión del convenio MLC-2006.

40 Camino por recorrer

Informe de la OMI sobre el empleo femenino y la igualdad de género en la industria marítima.

42 Modelos replicables

Expertos europeos en Trabajo y Seguridad Social debaten en Bamio sobre medidas de protección social.

46 Navegar en kayak

Te invitamos a un refrescante viaje a remo por la costa de Murcia de la mano del antropólogo Juan Ruiz.

52 Salud mental

Con el estrés, el cuerpo experimenta una activación fisiológica en tres fases. Te enseñamos a gestionarlo.

56 Páginas médicas

La doctora Gandía Bonnín nos muestra cómo hay que actuar ante un episodio de convulsiones o epilepsia.

58 Cocina a bordo

Una ensalada de albahaca, tomate y queso para un caluroso verano, elaborada por cocineros y médicos del ISM.

60 Hace 50 años

Curiosa sección que nos transporta a cómo era el ISM y el sector pesquero y mercante de hace medio siglo.

Síguenos en:

RevistaMAR.ISM

@ISMrevistamar

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

Descárgala en tu smartphone



Rosa Quintana

EXCONSELLEIRA DO MAR DE GALICIA

“El mar es uno de nuestros mayores activos estratégicos”

Rosa Quintana, doctora en Biología y exconselleira do Mar de Galicia, desembarcó en Madrid para defender los intereses del sector pesquero

en el Congreso de los Diputados. Ha pasado el verano rodeada de amigos, cerca de la gente del mar a la que quiere y respeta.

Con ella repasamos la actualidad de nuestra pesca.

¿Echa de menos Galicia?

A Galicia siempre se la lleva en el corazón y se la echa de menos cuando uno está lejos, pero una de las cosas buenas que tiene este trabajo es que me permite regresar a ella con cierta facilidad.

¿Es diferente trabajar para el sector en Madrid?

El trabajo es diferente pero el objetivo siempre es común. Al final, da igual desde donde se trabaje si se tienen las cosas claras, el rumbo está bien trazado y se sigue con honestidad.

La principal diferencia ahora mismo estriba en desarrollar una labor con mayor perspectiva legislativa desde una óptica nacional, con el objetivo de fortalecer el sector pesquero de todas las comunidades autónomas.

¿Qué opina del fallo del Tribunal de Justicia europeo desestimando el recurso contra el Reglamento 2022/1614 de la Comisión?

El golpe para el sector y para todos los que nos sentimos ligados a él fue durísimo. Entiendo que el Tribunal valoró más el procedimiento administrativo que las consecuencias socioeconómicas de la medida, lo que pone de manifiesto la necesidad de que la voz del sector tenga más peso en Bruselas.

El anuncio del Gobierno central de recurrir el recurso es positivo y lo que siempre se defendió desde Galicia. Me consta que desde la Xunta el respaldo y apoyo es total



Rosa Quintana en su escaño en el Congreso de los Diputados.

**Costas Kadis
es una persona
preocupada por la
defensa del futuro
del sector**

y sin fisuras. Demostrar unidad institucional en defensa de nuestro sector es crucial para dar la batalla ante las instituciones europeas.

La presidenta de la comisión de Pesca del Parlamento europeo y usted comparten trayectorias similares. ¿Facilita esto el entendimiento?

Conocer a las personas siempre facilita el entendimiento y en este caso, además, el entendimiento con una mujer con experiencia en el sector como Carmen Crespo, que fue consejera de Pesca en la Junta de Andalucía, se multiplica.

Contar las dificultades por las que atraviesa el sector a alguien que

previamente tuvo que enfrentarse a ellas facilita mucho encontrar los puntos en común para trabajar en el necesario cambio de rumbo que ha llevado la pesca en estos últimos años.

El comisario Costas Kadis ha visitado recientemente Galicia. ¿Cómo valora su gestión?

Mi impresión es la de que este comisario es una persona preocupada por defender el futuro del sector. Por lo pronto, se ha desplazado y mostrado interés por los problemas que presenta un sector muy necesitado de que se le escuche y atienda.

Es cierto que las cosas y las tendencias no se cambian de un día para otro, pero es muy de destacar los primeros pasos que está dando el comisario al acercarse a hablar con el sector como primer paso imprescindible para revertir políticas que, en los últimos años, han generado incertidumbre.

Por lo pronto, los primeros deberes ya se los lleva escritos. Como

punto de partida para mitigar el recorte que, al menos en apariencia, va a sufrir el sector con la desaparición del fondo específico para la pesca.

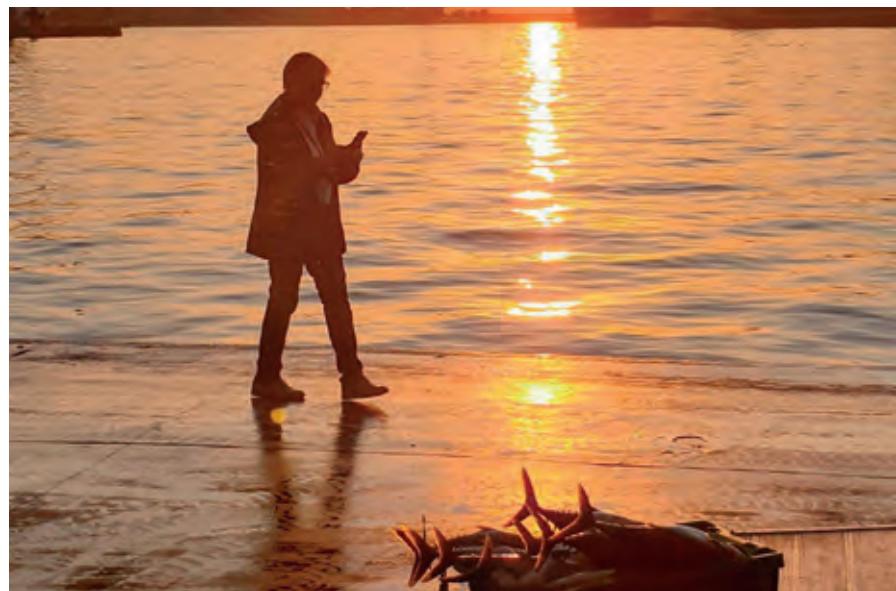
¿Vamos por buen camino en el cuidado de los recursos marinos?

El último informe de la FAO señala que el 64,5% de las pesquerías en todo el mundo se explotan dentro de los límites de la sostenibilidad y estoy convencida de que así es. En los últimos tiempos el sector ha sido más consciente que nunca a la hora de realizar una explotación sostenible de los recursos.

Bien es cierto que las administraciones tienen que ayudarles en esta gestión ya que, en numerosas ocasiones, se culpa injustamente al sector de la situación en la que se encuentran ciertos caladeros cuando las actuaciones que generan impactos marinos negativos en el medio marino muchas veces quedan al margen de la actividad pesquera.

¿La buena gestión y gobernanza del mar debe ir acompañada por la ciencia?

Desde mi punto de vista no existe otra fórmula. Al igual que hablamos siempre de la triple hélice de



Rosa Quintana vuelve a Galicia, a pasear cerca del mar, cada vez que puede.

sostenibilidad social, económica y ambiental, tenemos que entender que la fórmula de éxito en la gestión pesquera se fundamenta en el entendimiento entre el sector, los científicos y las administraciones.

El futuro pasa por el relevo generacional ¿Cómo podemos atraer a los jóvenes al mar?

Yo creo que a una parte importante de los jóvenes les atrae el mar.

Por ejemplo, en el caso de Galicia, existen tres escuelas náutico-pesqueras en las que todos los años se quedan alumnos en lista de espera. Sin embargo, si quienes se forman en ellas sólo reciben noticias negativas del mundo de la pesca, como dificultades en los TAC y cuotas, barcos con poca habitabilidad o siniestralidad, es fácil entender que pierdan esa ilusión que les llevó en principio a acercarse a esta formación. Por eso, debemos cambiar el relato y mostrar todo lo que el mar puede ofrecerles como proyecto de vida y que los jóvenes vean la pesca como lo que realmente es: una actividad cargada de futuro y de posibilidades.



Hay que cambiar el relato y mostrar a los jóvenes el proyecto de vida que les ofrece el mar

¿Es adecuada la oferta formativa que hay para el sector?

La formación que se imparte en España es muy buena, pero debemos revisar algunas actuaciones. La formación dual, por ejemplo, debería promocionarse más, así como

la formación online, que también puede ser una buena solución para adaptarse a las particularidades horarias de un sector que necesita de mayor adaptación a las necesidades actuales.

El consumo de pescado desciende ¿Qué hay que hacer para revertir la situación?

Hay que hacer hincapié en campañas de promoción. Hablamos de un alimento que aporta proteínas esenciales para nuestra salud, por lo tanto, más que promocionarlo casi deberíamos prescribirlo. Dirigir el foco hacia niños y jóvenes es clave. Es a ellos a quienes debemos cuidar y formar como futuros consumidores, pero sobre todo como una población que queremos que crezca fuerte, sana, bien informada y libre de prejuicios sobre los alimentos del mar.

¿Qué le parece el “Bono Peixe” de la Xunta? ¿Se debería bajar el IVA a los productos del mar?

El “Bono Peixe” está arrancando y es difícil valorar su impacto, pero estoy convencida de que ayudará a fomentar el consumo, dado que la iniciativa ha suscitado mucho interés en la población.

Desde el Partido Popular hemos presentado varias iniciativas pidiendo la bajada del IVA. Todas fueron aprobadas en el Congreso pero, aún así, el Gobierno se ha negado a ponerla en práctica. Estamos convencidos de que sería una medida eficaz, tanto para fomentar el consumo como para reconocer el papel del pescado en una dieta saludable. La reduc-



Apuesta por el sector y la excelente calidad de los productos del mar de Galicia.

ción del IVA mandaría un mensaje muy potente al consumidor al reconocerlo como un alimento esencial. Negarse a ello, por el contrario, es gobernar de manera cortoplacista.

Se habla mucho de economía azul, ¿Somos realmente conscientes del valor que tiene el mar?

Todas las actividades ligadas al mar son fundamentales para nuestra economía, como se dejó de manifiesto en la Estrategia de Economía azul liderada y promovida desde Galicia. El Gobierno central debería tomar nota, seguir esta senda y planificar una estrategia azul que se extienda a toda España.

¿Necesitaríamos tener en España un Ministerio del Mar?

Creo que lo importante es que el Gobierno central de al mar y a su actividad el peso que debe tener. Es complejo hacerlo si las competencias están perdidas en una maraña de ministerios, con lo que eso significa de pérdida de fuerza a la hora de conseguir aspectos que mejoren el desarrollo de todas las actividades vinculadas al mar. En definitiva, lo realmente importante es que recuperemos el valor de la dimensión marítima de nuestro país. España no puede permitirse mirar hacia otro lado cuando el mar es uno de sus mayores activos estratégicos. ■



BUQUE ASISTENCIAL DEL ISM, ESPERANZA DEL MAR

EN VARADA

La vida útil de un buque depende en gran medida de su mantenimiento, que representa una parte importante del coste del ciclo de vida de un buque, pero garantiza la seguridad de la navegación, mejora la eficiencia del buque y reduce el impacto de su actividad sobre el medio ambiente.

MJUAN JOSÉ MORENO GONZÁLEZ

SUBDIRECTOR ADJUNTO. SUBDIRECCIÓN
GENERAL DE ACCIÓN SOCIAL MARÍTIMA

Una varada de mantenimiento consiste en sacar el buque del agua para inspeccionar su parte sumergida, llamada obra viva, y efectuar las reparaciones que sean necesarias en el casco, los timones, las hélices y resto de partes inaccesibles cuando el buque está a flote. Esta operación debe reali-

zarse en un astillero con medios adecuados y requiere que el buque se mantenga fuera de servicio durante un periodo de tiempo prolongado, por lo que se aprovecha para hacer otras tareas de mantenimiento.

Las varadas son las actuaciones más relevantes del mantenimiento de un buque, por el alcance de los trabajos que se desarrollan durante las mismas, los costes que suponen para el armador y el periodo de tiempo en el que el buque deja de prestar servicio.

ANTECEDENTES

El buque Esperanza del Mar fue botado en el año 2001 y, desde su entrada en servicio, ha sido sometido a las inspecciones y reconocimientos que exige la Dirección General de la Marina Mercante y su Sociedad de Clasificación, que emiten los certificados en virtud de los cuales el buque se despatcha para navegar. La normativa de estas instituciones exige varar el buque periódicamente para la realización de distintas inspecciones y reconocimientos, mediante

los que se comprueba el cumplimiento de los reglamentos y códigos que son de aplicación.

Por exigencias de la normativa, el Esperanza del Mar debe ser sometido próximamente al reconocimiento intermedio correspondiente al sexto ciclo de cinco años. Este reconocimiento debe ser realizado estando el buque en seco, por lo que se aprovechará para realizar otras inspecciones, mantenimientos y reparaciones que no se realizan en las escalas normales.

Durante el tiempo que se prolongue la varada, el buque Juan de la Cosa prestará la labor asistencial que viene haciendo el Esperanza del Mar, ya que cuenta con medios equivalentes.

CONCURSO PÚBLICO

Con la vista puesta en la necesidad de realizar este reconocimiento, en 2024, el ISM convocó un concurso público cuyo objeto era contratar la prestación de servicios de reparación y mantenimiento con varada del buque. Los pliegos que rigen la licitación y que contienen el alcance de los trabajos y sus condiciones de ejecución, fueron publicados en la plataforma de contratación del sector público en septiembre de 2024. Cinco astilleros se presentaron a la licitación, dándose la circunstancia que tres de ellos habían varado el buque anteriormente en sus instalaciones. El astillero de reparaciones Zamakona, situado en la localidad de Pasajes, Guipúzcoa, resultó adjudicatario del contrato al presentar la proposición con mejor relación calidad-precio.

Ficha técnica

Fue construido en 2001 en los astilleros IZAR Gijón y tiene su puerto base actual en Vigo.

- ➡ Eslora total: 97,83 metros
- ➡ Manga: 17,70 metros
- ➡ Puntal: 7,70 metros
- ➡ Arqueo bruto: 4.983 GT
- ➡ Propulsión: 2 motores diésel de 2.700 kW cada uno
- ➡ Autonomía: 7.000 millas
- ➡ Número IMO: 9220536
- ➡ Indicativo de llamada: EBUQ

Este buque hospital está diseñado para asistir a la flota pesquera y mercante, proporcionando apoyo médico y logístico. Cuenta con quirófano, laboratorio, sala de cuidados intensivos, área de aislamiento y zona de naufragos, con capacidad para 17 pacientes hospitalizados y 30 naufragos.

LA VARADA O PUESTA EN SECO

Para poner el buque en seco, el astillero adjudicatario cuenta con un dique flotante, que deberá ser lastrado llenando sus tanques con agua de mar. El Esperanza del Mar se posicionará sobre la cubierta del dique una vez ésta se haya sumergido lo suficiente y, a continuación, las bombas de achique soplarán (expulsarán) el agua de los tanques del dique, que ganará flotabilidad, dejando el buque en seco sobre unos apoyos temporales de madera. La puesta a flote, cuando terminen los trabajos en seco, consistirá en lastrar de nuevo del dique hasta que se hunda lo suficiente para que el buque pueda navegar libremente.

El hecho de que el astillero disponga de un dique flotante supone una ventaja porque la altura de las mareas, significativa en la costa del Atlántico y del Cantábrico, no tendrá influencia a la hora de varar el buque. El nivel más alto y más bajo

del mar, llamados pleamar y bajamar cambian de un día para otro, por lo que, para varar un buque en una instalación en tierra firme, llamada grada, puede ser necesario esperar varios días hasta que el agua alcance el nivel suficiente.

ALETAS ESTABILIZADORAS

Una de las intervenciones de mantenimiento las relevantes a realizar durante la varada es la reparación del sistema de aletas estabilizadoras del buque. Los tripulantes vienen detectando la entrada de agua de mar en los circuitos hidráulicos del sistema desde hace varios meses. No es recomendable obviar la reparación de un sistema tan complejo, o retrasarla, ya que podría causar una avería mayor que requeriría el reemplazo de todo el sistema, acarreando en ese caso unos costes mucho mayores y una inmovilización adicional. Por este motivo se va a proceder a la reparación del sistema durante la próxi-



El buque asistencial Esperanza del Mar tiene su puerto base en Vigo.

ma varada, durante la que también se sustituirán varios componentes y su software de gestión.

Las aletas estabilizadoras mejoran el comportamiento del buque en la mar, especialmente con condiciones meteorológicas malas, reduciendo el balance y los efectos sobre el buque que se plantean en los distintos escenarios, dependiendo de la altura y la frecuencia de las olas. El movimiento de las dos aletas sumergidas, una en cada costado, es controlado por el software de gestión del sistema en función del estado de la mar.

Es un sistema importante para el buque hospital, porque mejora comportamiento en la mar y su estabilidad, cualidades notables tanto para el bienestar de los pacientes que pudieran ser atendidos en la cubierta hospital, como para la tripulación y el personal sanitario, que deben estar prepa-

rados para prestar asistencia en cualquier momento.

Este sistema también tiene una influencia importante en la operación del buque y el mantenimiento de los equipos. Por ejemplo, a la hora de arriar una embarcación de trabajo para asistir a un tripulante de un pesquero, el movimiento del buque debe reducirse lo máximo posible para garantizar seguridad de las personas a bordo de la embarcación. Por otra parte, el movimiento de balance excesivo del buque hace que, por las

inercias de los pesos, los equipos puedan sufrir un mayor deterioro que, a la larga, requerirá reparaciones de éstos, aumentando significativamente su coste de mantenimiento.

Los pliegos de la licitación contemplan que el astillero contrate a la empresa fabricante del sistema para que suministren los repuestos originales del sistema y preste soporte técnico durante la reparación en el astillero, lo que supone un importante porcentaje del coste total de la varada.

TRABAJOS A REALIZAR

La industria naval es considerada la industria de síntesis por excelencia ya que, durante la construcción de un buque o durante una varada, interviene un gran número de trabajadores especializados en disciplinas distintas que nada tienen que ver entre ellas: tuberos,

Es de especial importancia la reparación del sistema de aletas estabilizadoras

soldadores, montadores, mecánicos, electricistas, pintores, personal auxiliar, etc. El reto del astillero es coordinar los trabajadores propios, los de empresas externas subcontratadas y los de las empresas contratadas por el armador, evitando interferencias entre ellos. De esta manera, el astillero deberá realizar los trabajos definidos en los pliegos, ajustándose al presupuesto y a los plazos de ejecución, evitando las penalizaciones económicas que podría imponer el ISM si el buque permaneciera fuera de servicio más tiempo del establecido.

Además de las empresas subcontratadas por el astillero para realizar los trabajos de la varada, durante la estancia del buque en el astillero, acudirán a bordo técnicos de otras empresas que tienen suscritos contratos de mantenimiento con el ISM. Así, está previsto que se realicen revisiones y reparaciones de los motores principales, los generadores diésel de la planta eléctrica del buque, las embarcaciones de trabajo, los pescantes, las grúas, los equipos de comunicaciones y de navegación, el material de seguridad y los sistemas contra incendios.

El objetivo es que el buque abandone el astillero en el plazo previsto, habiendo pasado satisfactoriamente los reconocimientos e inspecciones programadas y habiéndose realizado todas las reparaciones e intervenciones de mantenimiento planificadas, para que pueda seguir prestando su labor asistencial hasta el próximo reconocimiento especial, previsto en 2028. **M**



Inspección y mantenimiento

La varada del Esperanza del Mar está planificada en septiembre, cuando la campaña de la pesca del bonito esté cerca de finalizar. La duración estimada de los trabajos es de unas nueve semanas, siete estando el buque en seco y dos estando a flote.

Durante este periodo se desarrollarán todas las tareas de mantenimiento e inspección detalladas en el pliego de prescripciones técnicas que rige la contratación, que pueden clasificarse:

● PREPARACIÓN DEL BUQUE:

Varada del buque, colocación del andamiaje y de los accesos al buque y de los elementos de seguridad y protección de los trabajadores.

● INSPECCIÓN:

Observación del casco, los tanques, las cubiertas de habilitación, el puente y del correcto funcionamiento de todos los equipos y sistemas.

● PINTURA:

Saneado y pintado de acuerdo con las necesidades del buque y las exigencias de la normativa. El casco fue completamente granaillado y pintado íntegramente en la última varada, en 2023. En esta ocasión sólo será un parcheado en zonas deterioradas y se pintará todo el casco con una capa de terminación para mantener la uniformidad.

● MANTENIMIENTO:

De equipos de elevación, de fondeo, amarre, hélices, bombas hidráulicas, alteas estabilizadoras, etc... De instalaciones del buque, incluyendo los sistemas de ventilación, tuberías, instalaciones eléctricas y de instrumentación y control. Y en las zonas de habilitación.

● BOTADURA Y PRUEBAS:

Puesta a flote del buque, terminación de los últimos trabajos y realización de las pruebas que serán certificadas por los inspectores.

PLATAFORMAS PETROLÍFERAS

Colosos marítimos

Los astilleros de Canarias han sabido evolucionar de forma dinámica para adaptarse a las exigencias de la industria marítima. Su ubicación estratégica, unida a una oferta técnica robusta, los convierte en aliados clave para las plataformas petrolíferas que operan en el Atlántico. Con nuevas oportunidades en el horizonte, como las energías limpias y la digitalización, el futuro del sector en las islas es prometedor.

a industria energética global depende en gran medida de la infraestructura *offshore* para la extracción de petróleo y gas. En este contexto, los astilleros de Canarias han logrado consolidarse como una referencia

clave en el Atlántico medio gracias a su posición geoestratégica, sus capacidades técnicas y su especialización en el mantenimiento y reparación de las plataformas petrolíferas. Canarias se encuentra en un punto geográfico privilegiado entre Europa, África y América. Esta ubicación convierte al archipiélago en un *hub* logístico natural para las operaciones de exploración y

producción de hidrocarburos en el Golfo de Guinea, la costa occidental africana y el Atlántico central.

Los puertos de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife están entre los más activos de España en tráfico de buques *offshore*, lo cual ha fomentado la instalación de astilleros especializados y empresas auxiliares capaces de prestar una amplia gama de

M JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS
FOTO APERTURA: ASTICAN





Plataforma petrolífera en Las Palmas de Gran Canaria

servicios a las plataformas petrolíferas que incluyen desde el apoyo logístico y suministro hasta la gestión de operaciones en puerto y fuera de puerto. Estos servicios son cruciales para el mantenimiento y puesta a punto.

SERVICIOS ESPECIALIZADOS

Las plataformas requieren atenciónes específicas por su complejidad

Los astilleros canarios están adaptados para cumplir con los exigentes estándares de seguridad calidad

técnica. Los servicios especializados incluyen: inspección subacuática con ROVs; sustitución de módulos de producción; soldadura y metalurgia de alta precisión; revisión de sistemas de anclaje y posicionamiento dinámico; servicios eléctricos y electrónicos de alta tensión; integración de sistemas SCADA y automatización.

Además, los astilleros canarios están adaptados para cumplir con los exigentes estándares de seguridad y calidad del sector offshore, cumpliendo con normativas internacionales como: ISO 9001 (Gestión de Calidad); ISO 14001 (Gestión Ambiental); ISO 45001 (Seguridad y Salud en el Trabajo) y las Certificaciones de Bureau Veritas, Lloyd's Register y DNV.

Las certificaciones internacionales ISO 3834-2PECAL y UNE 166002 se renuevan periódicamente para garantizar que se cumple con los más altos estándares de calidad, seguridad, medioambiente y responsabilidad social corporativa.

Además, se aplican políticas de sostenibilidad y eficiencia energética, como el uso de energías renovables en las instalaciones y programas de minimización de residuos. Numerosas plataformas han pasado por los astilleros canarios, incluyendo unidades de grandes operadores como: Transocean, Seadrill, Saipem, BP, Stena Drilling y Chevron.

Uno de los casos más destacados fue la reparación de la plataforma West Capricorn, realizada por Astican, que incluyó trabajos estructurales y renovación integral de sistemas en un plazo récord.



Corporación de Prácticos de Las Palmas

Práctico suspendido en la cesta en el tránsito a la plataforma petrolífera.

La transformación digital y la incorporación de la industria 4.0 (uso de drones, realidad aumentada, sensores IoT) es clave para mantener la competitividad internacional.

"Cuando viene una plataforma de gran envergadura siempre hay reuniones previas a las que asisten la Autoridad Portuaria, los armadores, el consignatario, los prácticos y los remolcadores" explica Manuel Samper, director de las Bases de Las Palmas, Arrecife y Fuerteventura de Boluda Corporación Marítima. *"Planificamos toda la operativa y las necesidades y localizaciones de los puntos de amarre, acorde con el trabajo de las gruas, para tener todo previsto y no dejar nada al azar".*

El remolcador de altura se traslada hasta la plataforma, una vez rea-

lizado el amarre la remolca hasta la zona asignada frente al puerto.

El práctico tiene varias opciones para trasladarse y subir a bordo de la plataforma, según nos dicen desde la Corporación de Prácticos del puerto de Las Palmas: *"La primera opción es trasladarnos en helicóptero si podemos disponer de la*

La transformación digital y la incorporación de la industria 4.0 es clave para mantener la competitividad

aeronave, en caso contrario y según sean las patas de la plataforma podemos subir por una de ellas y de no ser posible subimos a bordo izados por la grúa de la plataforma en una cesta desde una embarcación adecuada para esta situación".

MANIOBRA DE ATRAQUE

El remolcador de altura una vez que llega a la proximidad del puerto, espera a que los remolcadores grandes de atraque y los amarradores realicen su trabajo enganchando un remolcador a cada una de las cuatro patas de la plataforma, auxiliados por el personal de amarre en superficie y los buzos que se contratan para la operativa.

La maniobra de atraque es muy compleja y muy extensa en el tiempo. Una vez en el sitio, los remolcadores tienen que mantenerla fija, porque el amarre lleva muchos cables y también se amarra con cadenas al muelle.

"Todo nuestro trabajo se realiza en lo que se denomina un plan de amarre que especifica dónde va a ser ubicada la plataforma de forma exacta, dónde van a estar las protecciones para defenderla contra el muelle, se especifican adónde van cojidos los cables, su tipo y cantidad, así como otros materiales como pueden ser alambre con cable o cadena con cable", nos comenta Rafael Salazar, director de operaciones de los amarradores de Las Palmas *"de esta forma nosotros podemos preparar y organizar los equipos de tierra y los de mar. La maniobra puede durar hasta 14 horas y no hacemos el relevo de personal hasta que no finalice"*, añade. ■

Joaquín Andrés Bosqued

Jefe de Desarrollo de Negocio y Offshore de Astican

“Atendemos todo tipo de artefactos perforadores y offshore”

¿Qué servicios ofrecen a las plataformas petrolíferas?

Desde el año 2000 nos hemos ido adaptando a las necesidades específicas y únicas que estos artefactos requieren para operar. Nuestros servicios van desde todo tipo de reparaciones habituales de cualquier embarcación como pueden ser trabajos de acero, tubería, pintura, hidráulica, eléctricos y de habilitación, hasta trabajos más complejos y específicos como cambio de grandes hélices, fabricación e instalación de tuberías de alta presión, hasta todo tipo de trabajos en altura con acceso por cuerda, por ejemplo. En cuanto a reparación se refiere, estas plataformas ofrecen un sinfín de oportunidades a las que nos hemos ido adaptando con el tiempo, entrenando a nuestro personal para cumplir con sus exigentes requisitos y también adecuando nuestras instalaciones e inversiones a las necesidades de este sector.

En Astican atendemos prácticamente a todo tipo de artefactos perforadores y offshore. Desde las plataformas semisumergibles, plataformas móviles de perforación y producción de petróleo y gas y buques perforadores, hasta plataformas que sirven como ho-



tel o los buques de producción, almacenamiento y descarga flotante. Aunque muchas requieren de servicios comunes, es cierto que cada tipo de plataforma tiene unas necesidades específicas, ya bien por el servicio que ofrece, por la edad de la unidad o incluso por el siguiente destino o contrato que tenga, ya que cada pozo o lugar de trabajo es distinto en este sector, con necesidades muy particulares de cada zona geográfica, profundidad marina o incluso del operador o cliente que tengan.

¿Cómo se adaptan a las plataformas de nueva generación?

Estamos en permanente contacto y somos *partners* de muchos de los principales actores en este sector. Siempre acudimos a los principales eventos de la industria e intentamos estar actualizados en cuanto a tecnologías y proce-

dimientos para estar preparados para las necesidades de las nuevas unidades.

¿Cuál es el tiempo de respuesta para las reparaciones?

La gran mayoría de reparaciones o proyectos se planean incluso con más de un año de antelación. Al contrario que ocurre con el sector naval tradicional, estas unidades son bastante estáticas y permanecen en un mismo sitio durante años, por lo que las posibilidades de tener que realizar reparaciones de emergencia, son menores. No obstante, cuando se ha dado el caso, nuestra respuesta es prácticamente inmediata, incluso desplazando equipos de trabajo fuera de la isla. Hemos estado en varios lugares de África, Rumanía, Golfo de México, etc.

¿El personal está especializado?

Absolutamente. Está muy especializado y certificados en trabajos en altura, sistemas submarinos, o en ambientes con condiciones extremas. La tolerancia con los accidentes de trabajo es cero, tanto para nosotros como para nuestros clientes, por lo que la seguridad en el trabajo va de la mano con la producción y es incluso más protagonista.

Animales curiosos y dónde encontrarlos



Silvia Garalt
rescatando
una mobula
en Calafell.

Pancho, Manoliño, Chano, Carmela... Todos estos nombres tienen un denominador común: fauna marina que por diversas causas se acercan al ser humano, una interacción que les ha abierto la puerta a formar parte de las leyendas marinas patrias. Un artículo refrescante de lectura amena para el verano, pero con importantes recomendaciones, la principal: No interactuar.

M PATRICIA ROMERO
FOTO APERTURA: CRAM

La mayoría de la fauna marina evita el contacto con los humanos ¿qué puede motivar que un mero, un delfín muilar, una mantarraya gigante o una foca gris busquen esta interacción?

El Mero Pancho es una leyenda en Canarias, su fama se extendió por todo el mundo, tanto que tiene dedicados una escultura hecha en bronce en El Pinar de El Hierro y un libro infantil. Lo que hacía especial a este mero de más de 90 kilos, que vivió hasta 2011 en la reserva de La Restinga, era su carácter amigable y curioso que le hacía acercarse y

dejarse tocar por los buceadores.

Como suele ocurrir, el paso de los años modifica la propia historia, y así, hay quien afirma que junto a Pancho vivía Natalia, su compañera, otro mero gigante que fue capturado por unos furtivos en 2006. También se cuenta que Pancho abandonó su cueva poco antes de las erupciones volcánicas que sufrió la

isla en octubre de 2011... realidad o ficción, lo cierto, como bien recuerda en sus habituales charlas el biólogo marino Héctor Pula es que "el mero Pancho hizo ganar más dinero vivo que si hubiera sido pescado y vendido al peso, que era mucho".

El Delfín Manoliño, vive a caballo entre la Ría de Ferrol y la de Muros-Noia desde 2019. Este delfín mular comenzó a acercarse cautelosamente a los barcos y a los mariscadores, buscando contacto humano. Seis años después es protagonista de múltiples vídeos, juega con los perros en el agua; nada con los buceadores en los pantalanes o salta entre los bañistas en las playas gallegas.

Los mariscadores de la Ría de Ferrol no tienen la visión romántica de quienes humanizan a Manoliño, hay incluso quien le teme porque buscando comida mordió a un mariscador. A veces engancha las aletas de los buzos o al jugar con las manigueras, les obliga a ascender rápidamente. En la playa, algún bañista se ha llevado un buen moratón a casa por un aletazo inesperado de un cetáneo que pesa más de 200 kilos.

La Foca Carmela, es una foca gris, una especie habitual de las aguas frías del Atlántico norte, que desde principios de 2025 pasa por Andalucía y ha sido avistada en puertos y playas de Málaga, Granada y Cádiz.

Silvia Garalt trabaja en el Centro de Recuperación de Animales Marinos (CRAM), localizado en Barcelona. Esta oceanógrafa estudia el mar desde todas las vertientes: el medio, la flora, la biología o los aspectos clínicos de los animales ma-



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DE CRAM

rinos con un abordaje multidisciplinar. Junto con el equipo del centro busca entender su comportamiento para abordar la reintroducción de las especies protegidas varadas o capturadas por error.

"*El delfín y la foca son mamíferos marinos extremadamente sociables -nos comenta- Manoliño y Carmela se han quedado sin grupo, pero son gregarios y necesitan esta protección social. Nosotros también somos mamíferos y ellos están más próximos a tener esta impronta con los humanos, lo que no ocurre con los peces, aves o reptiles.*"

**"Cuando encuentran
un foco de
alimentación y
de tranquilidad
se quedan"**
Silvia Garalt

La Mantarraya Chano, es un chuno, que es como llaman coloquialmente los pescadores canarios a esta especie, que come de la mano de quienes se acercan al muelle Valle Gran Rey en La Gomera. Con su metro y medio de longitud y 150 kilos, se deja incluso acariciar.

En el puerto de Morro Jable (Fuerteventura) es harto conocida "la familia" de mantarrayas que a diario acuden al puerto a la llegada de los barcos con la caída del sol. Los visitantes los tratan como si fueran mascotas, los tocan, los alimentan con lo que llevan en la mochila. Gran error.

Cosa bien distinta es que un animal interaccione con un barco pesquero, al haber aprendido que, si navega cerca o en el momento de la descarga, puede comer los peces que se salen de la red o se caen con el desembarco, y otra que los humanos conscientemente les alimenten.

"*Cuando encuentran un foco de alimentación y de tranquilidad se*



Un hombre alimentando a la Mantarraya Chano en La Gomera y el Delfín Manoliño en la playa de Lagosteira (Fisterra).

quedan y eso agrava la situación, darles de comer, aunque solo sea una vez, puede cambiar sus patrones. Empatizamos con ellos y con la idea de cuidarles, pero contribuimos a que se adapten a un sitio que no es bueno para ellos", advierte Silvia Garalt.

FUERA DE SUS HÁBITATS

Solo hay que navegar por las redes sociales para ver vídeos a principios de verano de una raya mobula de 7 metros en Garrucha (Almería); tres ballenas rorcuales, una especie que puede alcanzar los 27 metros, en Fuengirola (Málaga) o un tiburón peregrino de 7 metros en Port de la Selva (Girona).

"No es que haya más animales marinos fuera de sus hábitats naturales ahora, sino que hay más focos mirando al mar que antes" y las redes sociales hacen el resto.

El tiburón peregrino, las mobulas y las ballenas rorcuales son habituales del Mediterráneo pero, añade la oceanógrafa "sus ciclos son dinámicos y este año ha habido

un afloramiento de nutrientes cerca de las costas por las abundantes lluvias que ha hecho florecer el fitoplancton, así que, estos animales, que son filtradores, se acercan más a las costas. También hay muchos programas de conservación y al proteger a estas especies se contribuye a que haya más".

diterráneo no tiene las condiciones de su hábitat natural tampoco tiene factores que impidan que sobreviva. Siempre hemos detectado especies fuera de sus hábitats, pero lo cierto es que los giros oceánicos están cambiando y tenemos que estar preparados para gestionar cada vez más estas excepciones".

Aunque son animales sociales que viven en colonias, las mantarrayas, al igual de los delfines y focas grises, no permanecen siempre con el mismo grupo, a lo largo de su vida cambian y durante ese tiempo en el que abandonan un grupo y se incorporan a uno nuevo, es posible que vaguen en solitario, con lo cual, a pesar de ser animales sociales, es posible verlos en soledad.

"Manoliño -explicaba Silvia- ha tenido problemas con diferentes grupos de delfines mulares que están controlados por esa zona, es un ejemplar que está teniendo dificultades para encontrar otro grupo donde poder vivir y relacionarse y encuentra que los humanos le dan

La impronta humana puede ser irreversible, ya que dejarán de buscar un nuevo grupo social de su especie

En el caso de Carmela, aunque la foca gris es una especie atlántica de temperatura fría *"El Estrecho es una puerta abierta y aunque el Me-*



Aeronáutica

La Foca Carmela descansando en el Puerto de Conil (Cádiz) y el Mero Pancho junto a un buceador en La Restinga (El Hierro).

refuerzo positivo. Se acerca, le tocan, le dan de comer así que no ve problema".

DEJARSE ACARICIAR

El mero, por su tamaño y carácter territorial, no tiene el instinto de huida muy desarrollado, con lo cual "la hipótesis más probable es que el toque del humano relajara a Pancho, teniendo en cuenta que los meros están en la parte superior de la cadena trófica, que no tienen casi depredadores, no habría imput negativos en ese acercamiento, pero conseguirlo con una sardina sería complicado", comenta Silvia con una sonrisa.

El cambio climático está propiciando que sus zonas habituales de alimentación y descanso se modifiquen, la fauna marina se está teniendo que adaptar, están buscando sitios nuevos y si encuentran uno tranquilo y con alimento se quedan, pero el factor interactivo más agravante, a parte de la contaminación, es alimentarles.

INTERACCIONES PROHIBIDAS

Los científicos advierten de que las interacciones alteran el patrón de conducta natural de los animales marinos, no solo por el estrés que puede suponerle el paso de embarcaciones, que se multiplica en verano, sino por el acoso que pueden sufrir al ser perseguidos para ser fotografiados o filmados.

España es pionera en la implantación de un protocolo para asistir a la fauna marina en todas las comunidades autónomas con tan solo una llamada al 112.

También es pionera en la promulgación de una legislación protectora. El Real Decreto

1727/2007, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos, prohíbe de forma explícita el contacto físico humano, de hecho, en Galicia se han registrado sanciones por nadar con delfines en las playas.

Por ello, lamentamos especialmente esta noticia: al cierre de esta edición, desde la Coordinadora para o Estudo dos Mamíferos Mariños (CEMMA), nos comunican que investigan la desaparición y posible muerte de Manoliño en Ferrol.

Cuando ponemos nombre a un objeto, o a un animal en este caso, estamos dándole una señal distinta con los de su especie, y aunque antropológicamente el ser humano cuando otorga nombre está atribuyendo rasgos humanos, y Pancho, Carmela, Manoliño o Chano ya son estrellas en nuestro particular Paseo de la Fama, es importante recordar: No son mascotas. No son una atracción turística. Son animales salvajes. No interacciones con ellos. **M**

Si encuentras un animal marino varado en la playa, solo llama al 112



CURSOS DE ARRAIGO POR FORMACIÓN

Migrantes estudiantes

Estudiar en verano ha sido un lastre para intentar pasar de curso en septiembre. Para los inmigrantes que durante el período estival se han formado en distintas direcciones provinciales y locales del Instituto Social de la Marina es la oportunidad que puede cambiar sus vidas. Los estudios de Formación Básica en Seguridad Marítima y Marino Pescador les ayudan a conseguir trabajo en el mar y a regularizar su situación en España.

M ANA DIAZ

Las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina (ISM) en Huelva, Lugo y Tenerife han programado este verano cursos de Formación Básica en Seguridad Marítima para migrantes, residentes de manera irregular en nuestro país. Cerca de medio centenar de alumnos han participado en el programa de formación por arraigo, que les permite regularizar su situación de

residencia en nuestro país, al tiempo que les prepara para trabajar de manera estable en un sector tan necesitado de mano de obra como el marítimo-pesquero.

El curso consta de cuatro módulos: supervivencia en el mar en caso de abandono del buque; prevención y lucha contra incendios; primeros auxilios y seguridad en el trabajo y responsabilidades sociales.

En los tres primeros, se combinan las enseñanzas prácticas con los conocimientos teóricos. Además, los estudiantes deben realizar el curso de Marinero Pescador ofrecido por las comunidades autónomas. Con estas enseñanzas adquieren destrezas y habilidades para poder trabajar en el mar.

La Dirección Provincial de Huelva inició esta andadura en 2022 y muchos de los que han terminado los estudios ya están embarcados. Este verano, en esta dirección provincial se ha impartido la tercera edición del curso con *"gran aceptación por parte del colectivo al que va dirigido"*, asegura la directora provincial, Silvia Aranda.

COLABORACIÓN INSTITUCIONAL

El arraigo por formación exige la colaboración entre administraciones públicas, agentes sociales, sector y ONG. Ese trabajo conjunto es esencial, ya que las organizaciones que trabajan directamente con los inmigrantes les facilitan la información y les proponen para el programa. Muchos de los participantes cuentan además con experiencia previa en el mar, ya que fueron pescadores en sus países de origen, lo que facilita la contra-

¿Qué es el arraigo por formación?

Tras la reforma del 16 de agosto de 2022, el Reglamento de Extranjería contempla la figura de arraigo por formación en su artículo 124. Se trata de una autorización de residencia temporal, por circunstancias excepcionales, para inmigrantes que residen en España irregularmente. Viene a completar otros tipos de arraigo existentes en nuestro ordenamiento jurídico como el arraigo social, el laboral o el familiar. Además, contribuye a crear empleo en sectores de difícil cobertura, como es el caso de las profesiones marineras.

Inicialmente, el permiso solo permite residir y estudiar por un año prorrogable, pero abre a los inmigrantes la posibilidad de conseguir un permiso de residencia estable y un trabajo por cuenta ajena.

Las personas interesadas en solicitar arraigo por formación necesitan estar viviendo en España dos años, carecer de antece-

dentes penales y comprometerse con la formación. No se consideran válidos los títulos obtenidos antes de solicitar el arraigo, aunque los estudios se hayan realizado en nuestro país.

Hay que destacar que, si no se acredita la inscripción en una acción formativa tres meses después de la presentación de la solicitud, el permiso de residencia se extingue automáticamente. La formación que se realice debe ser reglada y figurar en el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales.

Finalizados los estudios, los alumnos podrán conseguir un trabajo por dos años, renovable. Mientras esté vigente el permiso de residencia, se facilita a los alumnos el itinerario para encontrar empleo, garantizándoles el salario mínimo interprofesional, fijado actualmente en 1.184€ brutos al mes distribuidos en 14 pagas.



Uno de los alumnos en las prácticas sanitarias en el curso de Burela.



Los estudiantes aprenden a actuar correctamente ante un incendio en las embarcaciones.

tación por los armadores, una vez que finalizan los estudios.

El programa adquiere por tanto una doble dimensión socioeconómica. Por un lado, contribuye a regularizar a los inmigrantes ofreciéndoles una salida laboral. Por otro, intenta solucionar parte del problema que sufren las profesiones marítimo-pesqueras por falta de relevo generacional.

MÁS CURSOS

Otras delegaciones provinciales y locales del Instituto Social de la Marina también han celebrado cursos de estas características este verano. Tal es el caso de Burela donde, a petición de la cofradía de pescadores de la localidad lúxense, la Entidad ha formado en la segunda quincena de julio a 18 extranjeros procedentes de Argelia (1), Colombia (1), Mali (10), Perú (3) y Senegal (3).

Los alumnos han sumado así los conocimientos de esta acción formativa, a los adquiridos en las 50 horas del curso de Marinero Pescador que realizaron previamente, a través de la Consellería do Mar.

Con el permiso de trabajo en regla, los migrantes que certifiquen haber finalizado ambos cursos podrán trabajar en un barco desde el

mismo momento en el que tengan un contrato laboral.

Y, tras un largo proceso de reuniones con representantes del Cabildo insular, del sector pesquero y de asociaciones de Tenerife, la dirección provincial del Instituto Social de la Marina en esta isla preparó en verano a 14 inmigrantes, mayoritariamente sénégalesses menores de edad. Estos se acogen a un procedimiento distinto de residencia temporal con habilitación para trabajar por cuenta ajena y deberán esperar un poco más que los que ya han cumplido 18 años para ser contratados y trabajar en el mar.

Los cursos ofrecen a los migrantes conocimientos para trabajar en el mar y regularizar su residencia en España

TEORÍA Y PRÁCTICA

Durante una semana, los jóvenes han recibido clases teóricas y prácticas de extinción de incendios en el parque de bomberos voluntarios de Fañabé, en la loca-

El programa de arraigo por formación beneficia a todos por sus fines socioeconómicos

lidad de Adeje, y de supervivencia en la mar en el muelle de los Abriegos, en Granadilla de Abona, donde realizaron ejercicios equipados con los trajes que se usan en caso de naufragio en el mar.

También participaron en talleres de costura, atando aparejos y confeccionando redes, así como en talleres de nudos.

En la ceremonia de entrega de diplomas, el director provincial del ISM en Tenerife, Bernardo González, felicitó a los participantes por haber finalizado los estudios *"imprescindibles"* para trabajar en un barco o en acuicultura y adquirir nuevas habilidades y competencias. Acompañado de algunos de los profesores del curso declaró que la formación es *"fundamental para la vida"* y, en este caso concreto, *"para encontrar un trabajo para el que están cualificados"*. Destacó, además, que la formación es *"la mejor herramienta y la mejor carta de presentación para ir a donde quieran llegar"*.

A petición del sector en las localidades de Santa Pola y Gandía, las direcciones provinciales de Alicante y Valencia podrían desarrollar también acciones formativas de estas características en los próximos meses. ■

Elena Martínez

Directora del ISM

“Tres años de experiencias de éxito”

En estos momentos en los que se buscan soluciones para el problema de la inmigración, desde el ISM hemos implantado un programa que, en cierta medida, puede ayudar a encontrar una salida laboral para estas personas en un sector tan necesitado de mano de obra como es el sector del mar.

Tenemos, por un lado, el problema de la inmigración. Por otro, la falta de mano de obra en algunas actividades. Pues bien, a través del programa de arraigo por formación promovido por el ISM para el sector pesquero, se está consiguiendo regularizar a los inmigrantes que se encuentran en situación irregular proporcionándoles un contrato de trabajo en la pesca, ayudando así a intentar paliar el problema de la falta de relevo generacional. Es, por tanto, un programa que beneficia a todos.

El arraigo por formación permite preparar a inmigrantes que llevan dos años en situación irregular en España, ofreciéndoles la formación necesaria para poder trabajar en el mar. Mediante los cursos de Marinero Pescador y Formación Básica en Seguridad Marítima, los alumnos obtienen los conocimientos adecuados para poder ser contratados inmediatamente, gracias al

compromiso del sector. Desde el momento que comienzan la formación tienen el permiso de residencia y en cuanto la terminan obtienen el permiso de trabajo.

Este proyecto, liderado por el ISM, comenzó hace tres años en la dirección provincial de Huelva, con la formación de un grupo de trabajo en el que estaban implicadas muchas partes: la Comunidad Autónoma, el sector, Extranjería, ONG y el ISM. La experiencia fue todo un éxito y por eso hemos seguido promoviéndola en otras provincias como Tenerife y Lugo (Burela) este verano. El total de inmigrantes formados por el ISM hasta julio ha sido de 85 y todos han conseguido trabajo en el mar. La idea es seguir por esta línea y, en este sentido, estamos intentado organizar en los próximos meses nuevas acciones formativas como estas en Valencia y Alicante.



Titulaciones náuticas: sin criterio unificado en la UE

Que el sector de la náutica de recreo es un sector en auge y que desde hace años está experimentando un gran desarrollo es evidente, buena muestra de ello es la Estrategia Marítima diseñada por la Dirección General de la Marina Mercante, en la que la náutica de recreo aparece como uno de los ejes que conforman esa estrategia. Uno de los objetivos para fomentar y desarrollar la náutica de recreo es el impulsar la profesionalización del sector, evitando el intrusismo profesional, favoreciendo la vocación marinera y evitando la siniestralidad laboral. Ahora bien, este objetivo está enfocado en el aspecto de la industria náutica, pero desatiende el aspecto de la navegación.

Es decir, la profesionalidad de la náutica también debe extenderse al gobierno de las embarcaciones de recreo. Sin embargo, el tema de las titulaciones profesionales en la náutica de recreo es delicado ya que se trata de una cuestión que excede de nuestra frontera y afecta al resto de países de la Unión Europea. Lo cual exige, o bien una solución que suponga aunar voluntades y criterios en el seno de la UE, o bien, tomar decisiones a nivel interno o nacional.

El problema surge en España porque, para bien o para mal, los turistas vienen a España a disfrutar de nuestras costas y muchos de ellos quieren alquilar un barco, y algunos no tienen la titulación deportiva o la experiencia necesaria para manejar la embarcación, y necesitan tener un patrón que gobierne la embarcación y, a poder ser, que hable su idioma.



Se podría implantar el mismo criterio que se aplica a los títulos deportivos:
hacer coincidir titulación con la nacionalidad o residencia

En la actualidad la bandera exige su propia titulación, es decir, bandera española – titulación española, lo mismo pasa en Alemania, en Francia, etc., si bien, algún que otro país como Malta acepta que sus barcos sean gobernados por títulos de otras nacionalidades mientras sean profesionales.

La Autoridad Marítima española no decide sobre la cualificación de los títulos profesionales de otros países sino que se remite a la Autoridad de la propia bandera para que sea ésta la que confirme qué títulos acepta para patronear de modo profesional los barcos que navegan por aguas españolas. Y ahí es cuando la respuesta normalmente es la de hacer coincidir

Cala Galdana,
Menorca.



bandera con nacionalidad, pero como las normas de cada bandera se aplican en sus aguas territoriales, muchos gobiernos se remiten a la Autoridad Marítima del lugar en el que vayan a navegar sus embarcaciones, en nuestro caso a la española, para que sea ésta la que decida si acepta o no a sus patrones nacionales. Es decir, la pescadilla que se muerde la cola.

La solución podría ser la de crear una titulación europea, lo cual es deseable, pero a su vez un anhelo casi inalcanzable porque los niveles de preparación de cada titulación difieren entre los países y, además, la solución puede eternizarse.

Ahora bien, mientras se trabaja en esa solución, a nivel nacional se podrían aceptar los títulos o certificados profesionales de países miembros de la Unión Europea, así como los determinados países no comunitarios, para las embarcaciones de chárter que operan en aguas españolas, tal y como se está haciendo con las titulaciones deportivas. Esta solución temporal es factible, realista y a corto plazo.

Es decir, una embarcación de recreo de bandera de la Unión Europea que opera en aguas españolas debidamente autorizada, que quiera incorporar un

patrón profesional debería ser autorizada por la correspondiente Capitanía Marítima o Distrito Marítimo y el patrón "enrolado" aportando un título o certificado profesional de alguno de los países de la UE, o de tercer país pero conocido como sería el caso del Reino Unido. En el mundo de la náutica de recreo los títulos o certificados profesionales más comunes y conocidos son el Patrón Profesional de Embarcación de Recreio (PPER) español, en el Reino Unido el Yacht Master con endorsement o los títulos alemanes Sportküstenschifferschein (SKS), Sportseeschifferschein (SSS), Sporthochseeschifferschein (SHS). En estos casos se podría aplicar el mismo criterio que se aplica a los títulos deportivos, es decir, hacer coincidir la titulación con la nacionalidad o residencia. **M**

*León von Ondarza Fuster
Abogado*



INFORME ANAVE 2025

Rumbo a la sostenibilidad

El transporte marítimo nacional en España cerró 2024 con signos de recuperación y una firme apuesta por la sostenibilidad. Sin embargo, la flota bajo pabellón español registró un mínimo histórico, reflejo de los desafíos estructurales que enfrenta el Registro Especial de Canarias.

M ANABEL GUTIÉRREZ

El transporte marítimo español cerró 2024 con signos de recuperación tras un año 2023 marcado por la contracción. Según el informe anual de la Asociación de Navieros Españoles (Anave), el comercio marítimo nacional alcanzó los 357 millones de toneladas (Mt), lo que representa un crecimiento del 1,7% respecto al año anterior. Este avance, aunque moderado, refleja la capacidad

de adaptación del sector frente a un entorno internacional complejo y una normativa ambiental cada vez más exigente.

Uno de los motores de este crecimiento fue el tráfico de cabotaje, que aumentó un 4,2% hasta los 50 Mt. Este repunte se debió principalmente al dinamismo de la mercancía general, que creció un 6,7%, y al comportamiento positivo de los graneles líquidos (+1,0%). En contraste, los graneles sólidos en cabotaje descendieron un 6,2%.

En cuanto al comercio exterior, las importaciones marítimas alcanzaron los 206,1 Mt (+0,9%) y las exportaciones los 100,9 Mt (+2,0%). Destacaron las importaciones de carga general (+5,4%) y graneles sólidos (+0,7%), mientras que los graneles líquidos retrocedieron ligeramente (-1,1%). Por el lado de las exportaciones, los graneles líquidos crecieron un 6,7% y los sólidos un 4,2%, aunque la carga general cayó un 0,9%. El tráfico de contenedores en tránsito internacional también mostró signos de



recuperación, con un incremento del 9,8% hasta los 55,2 Mt, moderando así la caída acumulada desde 2020.

TRANSFORMACIÓN VERDE

El análisis de Anave subraya el compromiso del sector con la descarbonización. Las navieras españolas han invertido más de 800 millones de euros en proyectos para reducir emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), y prevén destinar otros 1.000 millones en los próximos años. Estas inver-

siones permitirán evitar más de 520.000 toneladas de CO₂ anuales.

Sin embargo, el sector enfrenta importantes desafíos regulatorios. La entrada en vigor del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (EU ETS) y del reglamento FuelEU Marítimo ha supuesto una carga económica y administrativa significativa. Se estima que las navieras españolas deberán adquirir derechos de emisión por valor de 1.000 millones de euros hasta 2030. Anave reclama que los ingresos generados por el ETS se reinviertan en la transición energética del transporte marítimo.

PERSPECTIVAS Y PROPUESTAS

El sector espera con interés la publicación del Plan Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, anunciado en 2023. Este plan debería canalizar los fondos recaudados por el ETS hacia proyectos concretos que impulsen la sostenibilidad y la competitividad del sector. Asimismo, Anave ha participado activamente en la elaboración de la Estrategia Marítima de España 2025–2050, que establece como prioridades el apoyo a la transición energética, la formación de profesionales marítimos y una fiscalidad adecuada.

En palabras del presidente de este organismo, Vicente Boluda, *"el transporte marítimo español ha demostrado su resiliencia y compromiso ambiental. Pero, para seguir contribuyendo al crecimiento y la cohesión territorial, necesita un entorno normativo y financiero estable, coordinado y adaptado a sus necesidades"*. **M**

EN MÍNIMOS HISTÓRICOS

A pesar del compromiso ambiental, la flota mercante bajo pabellón español continúa en retroceso. A comienzos de 2025, solo 91 buques mercantes navegan bajo bandera nacional, el mínimo histórico desde que existen registros. Esta cifra representa apenas el 44% de la flota controlada por armadores españoles, que suma 205 buques y 5,04 millones de GT. El Registro Especial de Canarias (REC), principal instrumento para abanderar buques en España ha perdido competitividad frente a otros registros del Espacio Económico Europeo (EEE). Anave insiste en la necesidad urgente de reformar el REC para evitar la fuga de buques a otros países y recuperar la competitividad del pabellón español. El presidente de la Asociación de Navieros Españoles, Vicente Boluda, atribuye esta caída no a una coyuntura puntual, sino a un marco regulatorio obsoleto que resta competitividad frente a otros registros europeos. En su intervención durante la Asamblea General de ANAVE, urgió a una reforma *"ambiciosa"* de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

Los datos respaldan su preocupación: mientras el tonelaje bajo bandera española cae un 0,4% anual, el de otros países del Espacio Económico Europeo crece un 6,2%. España ha descendido del puesto 46 al 54 en el ranking mundial. En contraste, Liberia, Panamá y las Islas Marshall lideran el registro global de buques mercantes.

CENTRO NACIONAL DE FORMACIÓN DE ISLA CRISTINA

Calidad y vanguardia

Desde su creación en 1977, el Centro Nacional de Formación (CNF) de Isla Cristina se ha consolidado como un referente en la capacitación del sector marítimo español. Con modernas instalaciones, una residencia equipada y simuladores de última generación, el centro ofrece una formación integral y especializada. Su director, Manuel Santiago, destaca la importancia de la simulación como herramienta clave para preparar a los profesionales del mar. Profesores y alumnos coinciden en la calidad y realismo de esta experiencia formativa.



EI CNF de Isla Cristina cuenta con un edificio principal de 2.270 m² y una residencia de estudiantes de 4.000 m². A esto se suman una piscina de prácticas, una estación de botes de rescate y un parque contra incendios en colaboración con el Consorcio Provincial de Bomberos de Huelva. Estas instalaciones permiten realizar prácticas autónomas y seguras, sin depender de medios externos.

Manuel Santiago, director del centro, destaca que *"disponer de unas buenas instalaciones es fundamental para que la formación sea eficaz. No se trata de lujo, sino de adecuación a las necesidades reales de cada curso"*. En 2024, más de 800 alumnos pasaron por sus aulas, con perfiles muy variados, desde profesionales en activo hasta personas que se inician en el sector.

DEMANDA REAL DEL SECTOR

El perfil del alumnado es diverso: desde quienes ya trabajan en el sector y buscan progresar profesionalmente, hasta quienes se inician en la actividad marítima. *"Mayoritariamente tienen una formación inferior a la universitaria, salvo en cursos de mayor especialización como ECDIS, ARPA u operadores de radio"*, explica Santiago. La formación más demandada son los cursos que permiten obtener los certificados de suficiencia del Convenio STCW, como los de marinero de puente, máquinas, cursos de botes de res-

cate, operaciones de carga o lucha contra incendios.

La oferta formativa para 2025 incluye 85 cursos y 3.900 horas de formación, diseñados en base a la demanda real del sector. *"Ahora las solicitudes se dirigen a cursos concretos, en fechas y lugares específicos, lo que nos permite tener una fotografía más realista de las necesidades formativas"*, señala el director. El diseño de la programación también tiene en cuenta la disponibilidad de aulas, simuladores, capacidad de la residencia, condiciones de mareas y restricciones estacionales para prácticas con fuego.

SIMULACIÓN REALISTA

En el CNF de Isla Cristina, la tecnología no es un complemento, sino el eje vertebrador de una formación que busca la excelencia. Los simuladores de última generación se han convertido en herramientas imprescindibles para preparar a los futuros profesionales del mar en condiciones seguras, realistas y altamente especializadas.

Manuel Santiago lo tiene claro: *"La última ampliación y actualización de los simuladores nos posiciona en un nivel muy alto que estamos*

tratando de explotar al máximo". Y no se refiere solo a los simuladores de navegación, que reproducen con fidelidad el puente de mando de un buque, sino también a los de sala de máquinas, cargas líquidas y comunicaciones, que permiten entrenamientos simultáneos y coordinados en distintos escenarios.

Los simuladores de navegación cuentan con diez áreas predefinidas, como el puerto de Algeciras, el canal de Panamá o el estrecho de Gibraltar. Pero su versatilidad va más allá: pueden incorporar cualquier escenario marítimo, condiciones meteorológicas adversas, tráfico intenso y distintos tipos de embarcaciones. *"La formación es mucho más ágil, versátil y segura"*, afirma Santiago.

TECNOLOGÍA AL MANDO

En el área de comunicaciones, el simulador GMDSS de Wärtsilä Transas permite una experiencia inmersiva y multiusuario. Eva Torres, docente especializada, destaca que *"los alumnos interactúan entre sí como si fueran en barcos reales, y con estaciones costeras simuladas por el instructor. La tecnología replica fielmente los equipos del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima"*.

Por su parte, Carmen Peña, instructora del curso SMSSM, añade que *"el simulador permite al docente generar escenarios personalizados, supervisar procedimientos y revisar registros de mensajes, todo en un entorno que reproduce fielmente las condiciones reales de propagación de radio"*.

En el ámbito técnico, el profesor Jerónimo Ramos destaca el

"El entorno simulado permite un aprendizaje más práctico y realista"

Nieves Haro, alumna

FECHAS CLAVE

FUNDACIÓN: Fundado en 1977 como Escuela Náutico-Pesquera, el centro respondió a la urgente necesidad de formar al sector pesquero local. En 1981 inició el Certificado de Competencia Marínera y en 1984 la formación de adultos para titulaciones como Motorista Naval y Patrón de Pesca.

FORMACIÓN PROFESIONAL: En 1992, la Escuela de Isla Cristina inicia cursos de Seguridad Marítima, como Supervivencia en la Mar y Lucha Contra Incendios, ganando proyección nacional. Con la LOGSE, en 1994/95, cesa la formación reglada y se refuerza la formación profesional marítima para adultos. En 1997, se autoriza la impartición de cursos para obtener tarjetas profesionales de Patrón Local y Costero Polivalente.

MODERNIZACIÓN: Con la entrada en vigor del Convenio STCW-78/95, el centro se transforma en 2002 en el actual CNF, modernizando sus instalaciones y dotándose de simuladores de alta tecnología. En 2006 obtiene la certificación UNE-EN ISO 9001:2008. En 2009 inaugura su residencia, mejorando la experiencia formativa con servicios de alojamiento y manutención para el alumnado.

CALIDAD: Desde 2012, el CNF refuerza su formación práctica con la Estación de Botes. En 2016 y 2018 obtiene certificaciones de calidad, consolidando su compromiso con la excelencia.

"El simulador Full Mission es la joya de la corona, te hace sentir que estás realmente en un buque",

Alejandro Stiefel, docente

simulador ERS TechSim de sala de máquinas como una herramienta educativa completa. "Reproduce con exactitud la planta de máquinas de distintos buques y permite formación local o remota. Es versátil, inmersivo y adaptado a distintos niveles de aprendizaje", explica. Este simulador permite al alumno "aprender haciendo", lo que mejora la retención de conocimientos y la toma de decisiones en situaciones de riesgo simuladas.

Jesús Pescoso, docente del curso de cartas electrónicas, subraya el valor del simulador Navi-Sailor 4000 ECDIS: "Permite entrenar funciones clave de navegación con cartas electrónicas oficiales, sustituyendo las tradicionales cartas de papel. Los alumnos aprenden a verificar errores, certificados y formatos, tal como lo harían en un buque real".

Alejandro Stiefel, capitán de la marina mercante y docente del centro, aporta una visión histórica: "Desde los primeros simuladores con Windows XP hasta los actuales con tecnología 3D, hemos visto una evolución impresionante. El simulador 'Full Mission' es la joya de la corona: te hace sentir que estás realmente en un buque". Para él, la simulación supera incluso a los vídeos explicativos: "El alumno es agente activo, no observador pasivo. Aprende enfrentándose a condiciones reales".

Los alumnos del CNF también valoran la experiencia con entusiasmo. Juan Gázquez, de 50 años, afirma que "los equipos son muy reales y satisfactorios".

Martín Alfredo García, de 56 años, destaca que "los simuladores me han dado confianza para enfrentar situaciones reales en el puente de mando", mientras que Nieves Haro, de 50 años, concluye: "Aprender en un entorno simulado nos prepara para aplicar los conocimientos con eficiencia y profesionalidad".

FORMACIÓN DE CALIDAD

La calidad docente es otro pilar del centro. Aunque el equipo total ronda las 20 personas, actualmente hay siete docentes, algunos de ellos con funciones de gestión. "Por eso recurrimos a acuerdos con empresas que nos proporcionan los perfiles docentes necesarios para cada curso", explica Santiago. Los instructores deben contar con titulación universitaria, experiencia de embarque, certificados de suficiencia y títulos profesionales en vigor. También se incorporan perfiles sanitarios para cursos específicos.

La calidad se garantiza mediante la verificación de los perfiles, el análisis de encuestas de satisfacción y la supervisión continua de cada curso. "Nuestro objetivo es anticiparnos a los problemas y mejorar constantemente", concluye el director. **M**

Manuel Santiago Marcos

Director del Centro Nacional de Formación de Isla Cristina

“El reto es adaptarnos a un sector en constante transformación”

¿Qué reto supone dirigir el CNF de Isla Cristina?

La responsabilidad es importante por el compromiso que asumimos con los alumnos. Al no depender de nosotros al 100% y tener que contar con acuerdos marco con empresas nos supone mayor esfuerzo de gestión. La proyección nacional la tenemos en el ámbito de los trabajadores del sector que nos conocen muy bien y son buenos embajadores del nivel de la formación y medios que empleamos. Nos falta proyección en el ámbito empresarial y de cooperación con otros organismos, pero estamos trabajando en ello.

¿Qué ha significado organizar un curso internacional junto a la FAO sobre condiciones laborales en la pesca?

Tanto colaboradores como asistentes y ponentes han quedado impresionados por la labor que realizamos y los medios que ponemos en ello, por lo que nos queda claro que el producto lo tenemos y hay que darlo a conocer.

¿Cómo se fomenta el relevo generacional en el sector?

El centro mantiene un contacto

directo con el sector marítimo local y promueve activamente su conocimiento entre los jóvenes. Organiza visitas escolares y jornadas informativas sobre itinerarios formativos, desde estudios universitarios hasta opciones profesionales. En colaboración con la Dirección Provincial de Huelva, impulsó una jornada para técnicos de empleo que derivó en un exitoso proyecto con el Ayuntamiento de Isla Cristina, logrando incorporar jóvenes al sector pesquero. La experiencia se repetirá, consolidando al centro como referente en formación y orientación.

¿Cómo se está abordando la incorporación de nuevas tecnologías?

Actualmente estamos trabajando en la incorporación de medios que nos puedan permitir facilitar formación *online* y ayudando en la preparación de diseño de cursos en esta modalidad. Se prevé que la Dirección General de la Marina Mercante incorpore esta modalidad de formación en una próxima orden de regulación de sus títulos y certificados. También estamos tratán-

do de incorporar la realidad virtual a nuestros simuladores para proporcionar una simulación más inmersiva y pendientes de soluciones que se puedan desarrollar mediante la Inteligencia Artificial.

De cara al futuro, ¿qué desafíos afronta?

El centro afronta el reto de adaptarse a las nuevas demandas del sector marítimo, marcadas por la tecnología y la sostenibilidad. Invierte en instalaciones, explora la realidad virtual y reorganiza espacios, con el objetivo de ofrecer una formación actualizada y flexible para el futuro.



INFORME FAO SOBRE SOSTENIBILIDAD

Buena gestión para unos mares más sanos

En su *"Examen del estado de los recursos pesqueros marinos mundiales 2025"*, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) sostiene que la gestión eficaz de las zonas de pesca garantiza la sostenibilidad de los recursos. Más de 650 expertos internacionales han participado en la elaboración de este estudio que ofrece la mejor perspectiva de la situación de la pesca marítima mundial realizada hasta la fecha.

M ANA DÍAZ

Pese a que algunas poblaciones de peces están recuperándose gracias a una ordenación rigurosa y con fundamento científico, muchas otras siguen estando sometidas a gran presión por parte de la industria pesquera. Es lo que asegura la Organización Mundial de Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura (FAO) en el *"Examen del estado de los recursos marinos mundiales 2025"*. Más de 650 expertos

pertenecientes a más de 200 instituciones de 90 países diferentes han participado en la elaboración de este estudio que, tras analizar la situación de 2.570 especies de interés pesquero en todo el mundo, muestra la perspectiva sobre el estado de la pesca marítima más completa de las realizadas hasta el momento.

El informe, que fue presentado este verano en la Conferencia Internacional de los Océanos de Niza, pone de manifiesto que el 64,5% de las pesquerías mundiales se explotan dentro de lo que



los científicos consideran límites de la sostenibilidad biológica, mientras que el restante 35,5% son especies que se encuentran sobreexplotadas por la pesca. Por otra parte, cuando se ponderan los datos en función de los niveles de producción, el 77,2% de los desembarques mundiales de pesca proceden de poblaciones de peces biológicamente sostenibles.



Según la FAO,
hemos avanzado
en sostenibilidad
pesquera.

Desde principios de los años 1970, la FAO presenta cada año este documento que sirve a los gobiernos para dirigir sus políticas pesqueras hacia la sostenibilidad. Para el director general de la FAO, Qu Dongyu, “el panorama de la pesca ha evolucionado desde entonces, transformado por las nuevas tecnologías y el modo que utilizamos, gestionamos y valoramos las poblaciones de peces”.

En esta ocasión, se han incluido avances metodológicos en la elaboración del estudio, introduciendo datos como la integración de los conocimientos indígenas y tradicionales. También destaca el uso de la inteligencia artificial, que ha permitido evaluar con precisión un número más amplio de especies.

A juicio de Qu Dongyu, el informe de la FAO combina los conocimientos

científicos, tecnológicos y prácticos más recientes, ofreciendo la visión más completa e inclusiva del estado de los recursos pesqueros marinos a escala mundial de las realizadas hasta la fecha.

AVANCES Y RETOS

El “Examen del estado de los recursos pesqueros marinos mundiales 2025” confirma los avances logrados allí donde se lleva a cabo una buena planificación. También demuestra hasta qué punto una gobernanza eficaz puede marcar la diferencia y evidencia la necesidad de reproducir con urgencia los logros alcanzados porque “la gestión eficaz es el mejor instrumento para asegurar la conservación de los ecosistemas marinos”, afirma Qu Dongyu.

Las poblaciones de
peces prosperan
allí donde la
ordenación es eficaz

Según los datos recogidos por los analistas, casi dos tercios de las poblaciones marinas se explotan dentro de los límites de la sostenibilidad pero, en los últimos años, la sobre pesca ha aumentado de media alrededor de un 1% en todo el mundo. Además, la diferencia entre las zonas que están sometidas a una buena ordenación y las zonas de bajo rendimiento es enorme.

En el Pacífico nororiental (zona 67) y el Pacífico sudoccidental (zona 81) la inversión a largo plazo y unos



La mayoría de los desembarques informados proceden de zonas sostenibles.

marcos de gestión rigurosos están dando frutos. Allí, las tasas de sostenibilidad de todas las poblaciones individuales alcanzan el 92,7% y el 85%, respectivamente, estimándose que estas poblaciones de peces son de donde procede el 99% y el 95,7% de los desembarques declarados en esas regiones.

En el Antártico (zonas 48, 58 y 88) la totalidad de las poblaciones evaluadas se capturan de forma sostenible. Esta es la primera vez que esta región se incluye en el informe de la FAO y, pese a que el volumen de sus pesquerías es relativamente pequeño, demuestra lo que puede lograrse con una ordenación que persiga entre sus objetivos la protección y la conservación de los ecosistemas en el marco de la cooperación internacional.

Más cerca de nosotros, la zona 37 (Mediterráneo y mar Negro) muestra, según la FAO, los primeros signos de recuperación. Gracias a la cooperación regional y a los esfuerzos realizados por cada país en esta zona, la presión pesquera ha disminuido

un 30% y la biomasa ha aumentado un 15% desde 2013, aunque solo el 35,1% de las poblaciones se captura de forma sostenible.

No sucede lo mismo en otras zonas del planeta. Por ejemplo, en el Pacífico sudoriental (zona 87), solo el 46% de las poblaciones se explota adecuadamente y en el Atlántico centro-oriental (zona 34) la cifra alcanza el 47,4%.

ESPECIES

Entre las especies marinas con más desembarques en el mundo (anchoveta, colín de Alaska, lista-

do o arenque del Atlántico, entre otras) el 60% de las poblaciones evaluadas se pescan de manera sostenible. Cuando se ponderan en función de su volumen de producción, se estima que el 85,8% de los desembarques procede de estas pesquerías.

El atún y las especies afines destacan como casos de éxito, ya que el 87% de las poblaciones evaluadas se explotan adecuadamente y, prácticamente la totalidad de los desembarques procede de zonas de pesca sostenibles.

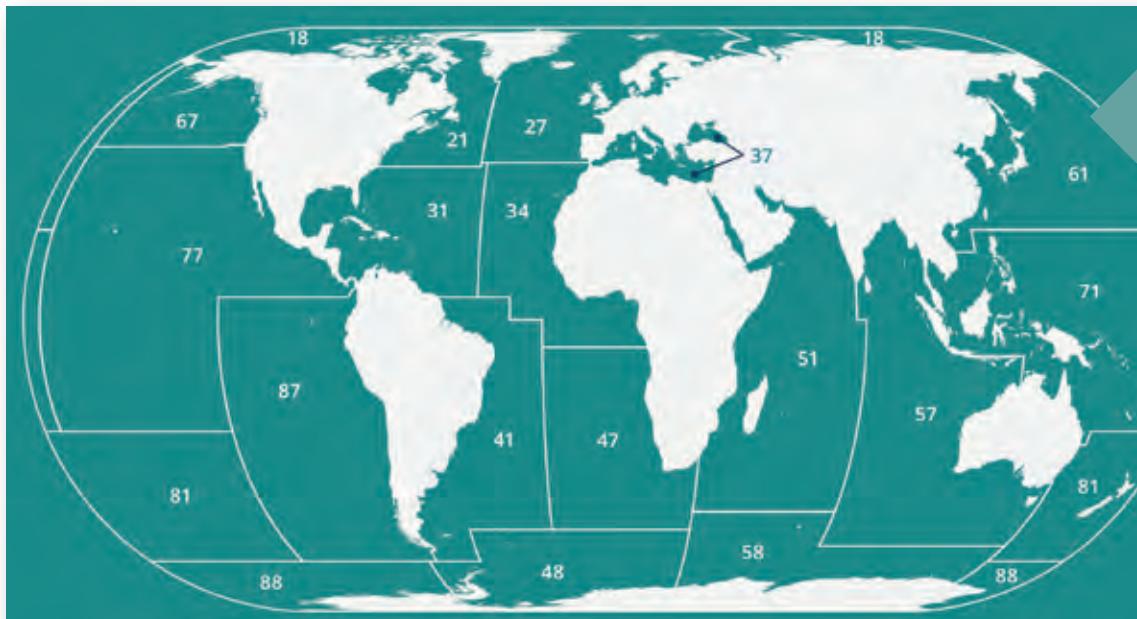
Los resultados no son tan positivos en las especies de aguas profundas, que siguen siendo vulnerables a la actividad pesquera, ya que solo el 29% de estas poblaciones se captura respetando al recurso. Los expertos de la FAO también se muestran preocupados por los tiburones, especie altamente migratoria que a menudo se pesca accidentalmente en las capturas de atún.

DIRECCIÓN ADECUADA

El sector pesquero español celebra los datos de la FAO porque *"constata notables avances en la gestión pesquera y confirma que la actividad, fundamental para alimentar de forma saludable a una población mundial en continuo crecimiento, es compatible con la conservación de los océanos y la biodiversidad marina"*.

Cepesca destaca en sus redes sociales que sobre todo en el caladero del Atlántico noreste (zona 27), uno de los más importantes para nuestra flota, *"el 86,5% de los desembarques procede de poblaciones biológicamente sostenibles"*.

Principales zonas pesqueras del mundo



Para la elaboración de estadísticas regionales, así como el informe sobre el estado de las pesquerías a nivel mundial, la FAO divide la superficie marina del planeta en diferentes regiones o zonas pesqueras.

Fuente: FAO

Zona 27. Atlántico noreste

Estado del stock.

Metodología actualizada respecto a 2021.



También reconoce el valor del informe al calificarlo de "*herramienta útil*" para evaluar el estado global de las pesquerías, y para que los gobiernos implementen políticas adecuadas. Finalmente destaca la necesidad de trabajar conjuntamente para garantizar la sostenibilidad, tanto en lo que se refiere a la protección de los recursos como a la viabilidad económica del sector y la seguridad alimentaria.

Además, consciente de que algunas poblaciones de peces se

encuentran aún en situación de sobreexplotación, la organización empresarial pesquera subraya la necesidad de que se lleven a

La sobre pesca mundial ha aumentado alrededor de un 1% en los últimos años

cabo medidas de gestión informadas para revertir la situación, instando a los gobiernos y a los actores relevantes del sector a trabajar conjuntamente para implementar las recomendaciones de la FAO y asegurar un futuro sostenible para la pesca.

Según Cepesca, el documento demuestra que vamos en la dirección correcta, pero hay que seguir trabajando para garantizar la sostenibilidad en el mar y la viabilidad de la actividad a largo plazo. **M**

REVISIÓN DEL MLC-2006

Convenio sobre Trabajo Marítimo

Del 7 al 11 de abril, se reunieron en Ginebra, en la sede de la Organización Internacional del Trabajo, los representantes internacionales de los Grupos de Gobierno, Armadores y Gente de Mar para celebrar la 5^a Reunión del Comité Tripartito Especial (CTE) del Convenio sobre Trabajo Marítimo (MLC-2006).

M CRISTIÁN CASTAÑO

RESPONSABLE DE MARINA MERCANTE

FSC-CCOO

El Convenio sobre Trabajo Marítimo (MLC-2006) fue adoptado por los representantes de Gobiernos, Armadores y Gente de Mar en una Conferencia Internacional extraordinaria en el seno de la OIT (organismo especializado de la ONU), en febrero de 2006, con el fin de reunificar y establecer unos estándares de trabajo mínimos para la primera industria verdaderamente global del mundo.

Conocida como la "Carta de derechos de los marinos" el MLC-2006 se aplica a cerca de 2 millones de trabajadores, la gran mayoría procedentes de países en vías de desarrollo y para los cuales este Convenio es su salvaguarda, pues el empoderamiento de las banderas

de conveniencia, a las que recurren muchos armadores para abanderar los barcos y eludir los compromisos fiscales, laborales y de seguridad, empujan los derechos de los marinos a una espiral sin fondo, y pone en grave peligro tanto a los trabajadores como al medioambiente.

El CTE se reúne cada tres años para debatir las propuestas que presentan las respectivas partes y adoptarlas si se alcanzan acuerdos tripartitos con la suficiente representación dentro de cada grupo. No cabe duda, que cada uno de los asuntos que se tratan en estas reuniones del CTE tiene un impacto directo en el trabajo y la salud de los marinos.

QUINTA REUNIÓN

Durante la 5^a reunión del CTE, se procedió a examinar 16 propuestas de enmienda al Código del MLC-2006 que abarcaban aspectos relacionados con la violencia y el acoso,



la repatriación, los permisos para bajar a tierra, el reconocimiento de trabajadores clave, el trato justo de la gente de mar en caso de siniestros marítimos, las horas de trabajo y de descanso y sus excepciones, la formación y las calificaciones, la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes, la repatriación, la guía médica internacional a bordo, la atención médica a bordo de buques y en tierra, y la duración máxima del periodo de servicio a bordo.

En total se aprobaron 7 propuestas, en relación con las reglas 1.4, 2.1, 2.4, 2.5, 4.3, 4.4 y 5.1 del MLC-2006. Posteriormente, éstas fueron aprobadas por una abrumadora mayoría de delegados durante la 113^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo. Las enmiendas se notificaron a los Estados Miembros



el 23 de junio de 2025, de conformidad con el Artículo XV, párrafo 6 del MLC, 2006. El período para expresar desacuerdo formal finalizará el 23 de junio de 2027 y se prevé que las enmiendas entren en vigor el 23 de diciembre de 2027.

TRABAJADORES CLAVE

Cuando éstas entren en vigor, por primera vez habrá una referencia en las Pautas del MLC a los marinos como trabajadores clave, además, se facilitarán los permisos para bajar a tierra, repatriarse y acceder a la atención médica, independientemente de la nacionalidad del marinero y el pabellón del buque. Por otra parte, las directrices sobre un trato justo a la Gente de Mar en caso de siniestros, se menciona ahora en una norma obligatoria del MLC.

Por último, pero no por ello menos importante, se refuerzan las disposiciones del MLC para prevenir y eliminar la violencia y el acoso a bordo de los buques.

En cuanto a las propuestas sobre las que no se alcanzaron acuerdos, cabe mencionar la Resolución relativa a la convocatoria de una reunión del Grupo de trabajo tripartito mixto de la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional para determinar y abordar cuestiones relativas a la gente de mar y los factores humanos sobre las horas de trabajo y de descanso.

QUEDA TRABAJO POR HACER

Aún queda mucho trabajo, nuestro sector sufre una enorme crisis de atractivo. Una crisis de contratación

y retención, y sobre todo una crisis de equidad. Si el sector quiere ser serio y atraer a todos los hombres y mujeres jóvenes que necesita, deberán hacerlo con mucho más esmero. Para que podamos sentirnos realmente orgullosos de este trabajo, los armadores deberán tomarse en serio las demandas que desde el Grupo de Representantes de la Gente de Mar llevamos a las reuniones del Comité Tripartito Especial en la OIT. El Grupo de Armadores debe comprometerse con los avances sociales, respetar la conciliación de la vida laboral y familiar, establecer períodos máximos de embarque al año, al menos equiparables al de las jornadas en tierra, reducir las horas máximas de trabajo a la semana, que están en 91 horas, y erradicar el acoso y la violencia a bordo. **M**

Con el viento en contra

Aunque el número de mujeres empleadas en el sector marítimo ha aumentado en los últimos tres años, su proporción dentro de la fuerza laboral global ha disminuido. El último informe OMI-WISTA 2024 revela que la igualdad de género en la industria marítima sigue siendo una meta lejana.

M ANABEL GUTIÉRREZ
TEXTO E INFOGRAFÍA

A pesar de los avances en políticas de igualdad y diversidad, el sector marítimo global continúa mostrando una marcada brecha de género. Así lo revela el informe "Women in Maritime Survey 2024", elaborado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Asociación Internacional de Mujeres en el Comercio y el Transporte Marítimo (WISTA). El estudio, que actualiza los datos recogidos en 2021,

ofrece una radiografía detallada de la representación femenina en el ámbito marítimo, tanto en el sector público como en el privado.

UNA REALIDAD COMPLEJA

El informe se basa en dos cuestionarios distintos: uno dirigido a los Estados miembros de la OMI y otro al sector privado. En total, participaron 88 Estados y 608 organizaciones, lo que supone un aumento significativo respecto a los 45 Estados y 513 entidades que respondieron en 2021. Esta mayor participación refleja una creciente conciencia sobre la necesidad de

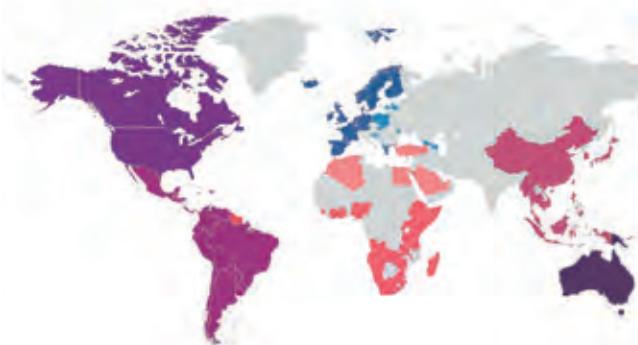
avanzar hacia una mayor equidad de género en el sector.

Sin embargo, los datos muestran una realidad compleja. Aunque el número absoluto de mujeres empleadas ha aumentado -de 151.979 en 2021 a 176.820 en 2024-, su proporción dentro del total de la fuerza laboral ha descendido del 26% al 19%. Esta caída porcentual se explica, en parte, por el incremento de respuestas de países con estructuras laborales más masculinizadas.

La presidenta de WISTA International, Elpi Petraki, lo resume así: "Atraer, retener y promover a las mu-

RADIOGRAFÍA MUJERES EN EL SECTOR

Proporción de mujeres en la fuerza laboral marítima de las entidades encuestadas por región.



jerías, tanto en tierra como en el mar, debe seguir siendo una prioridad".

SECTORES EMERGENTES

Algunos sectores muestran señales de cambio. Las mujeres tienen mayor presencia en áreas emergentes como los servicios ambientales, sociales y de gobernanza (ESG), la descarbonización y la tecnología marítima. En cambio, su participación ha disminuido en actividades tradicionales como el *bunkering* (suministro de combustible a buques) y los servicios jurídicos.

En el ámbito educativo, las mujeres representan el 15% de las graduadas en academias marítimas nacionales y el 22% en universidades marítimas. Aunque la cifra es baja, se observa una mayor persistencia en completar los programas de formación, incluyendo los 12 meses de prácticas a bordo.

MÚLTIPLES OBSTÁCULOS

El análisis realizado por OMI-WISTA identifica múltiples obstáculos que frenan la igualdad: estereotipos de género, preocupaciones sobre la seguridad en el lugar de

trabajo, falta de políticas familiares y una persistente brecha salarial. Además, solo el 28% de las organizaciones que emplean mujeres a bordo ofrecen instalaciones adecuadas como vestuarios o baños diferenciados.

En los puestos de liderazgo, las mujeres ocupan el 34% de los asientos en juntas directivas, pero su presencia en cargos ejecutivos sigue siendo limitada. Solo el 20% de los puestos de mando intermedio están ocupados por mujeres, y su representación en roles técnicos y operativos ha caído del 28% al 20% desde 2021.

MEDIDAS CONCRETAS

Establecer políticas de igualdad de género, implementar progra-

mas de asesoramiento, garantizar entornos laborales seguros y fomentar la recopilación de datos desagregados por sexo son algunas de las medidas concretas que propone el estudio. También destaca la importancia de redes como las Women in Maritime Associations (WIMAs) y WISTA, que ofrecen apoyo y visibilidad a las profesionales del sector.

El secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, lo deja claro: "Debemos redoblar nuestros esfuerzos para fomentar un sector marítimo verdaderamente diverso e integrador". La igualdad de género no es solo una cuestión de justicia, sino una necesidad estratégica para un sector que enfrenta retos como la digitalización, la transición energética y la escasez de talento.

El mar también debe ser territorio de igualdad. Para lograrlo, se necesita más que buenas intenciones: hacen falta políticas firmes, inversión sostenida y un cambio cultural profundo. Porque sin mujeres, el futuro del sector marítimo seguirá navegando con el viento en contra. ■

El crecimiento del empleo femenino no ha sido proporcional al del conjunto del sector

Sector Público (Administraciones Marítimas de los Estados Miembros de la OMI)

Altos cargos	16%
Cargos intermedios	17%
Funciones técnicas/operativas	21%
Funciones de apoyo	29%

Sector Privado (Empresas Marítimas encuestadas)

Altos cargos	34%
Cargos intermedios	20%
Funciones técnicas/operativas	20%
Funciones de apoyo	30%

% graduadas en universidades marítimas



% en academias marítimas nacionales



Fuente: Elaboración propia con datos del informe Women Maritime Survive 2024.

EXPERTOS EUROPEOS DEBATE EN BAMIO

Medidas de protección social

El Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio acogió los días 26 y 27 de junio el seminario “Reestructuraciones, mantenimiento del empleo de personas mayores y medidas de Seguridad Social”. El evento, organizado con el apoyo del ISM, permitió disfrutar de un entorno propicio para el intercambio académico. El seminario reunió a especialistas en Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de nueve universidades de España, Italia, Francia y Reino Unido, junto con juristas de reconocido prestigio.

M MARTA FERNÁNDEZ PRIETO

PROFESORA DE DERECHO DEL TRABAJO Y
DE LA SEGURIDAD SOCIAL UNIVERSIDADE
DE VIGO

El encuentro supuso una puesta en común de los avances de los grupos de investigación de dos proyectos de las universidades de Vigo y Sevilla. En la inauguración, Covadonga Jiménez, subdirectora de Seguridad Social del ISM, presentó la entidad y sus competencias en la materia y los investigadores principales expusieron resultados previos de la investigación desarrollada. Las sesiones posteriores incluyeron ponencias temáticas y mesas redondas, para abordar retos prioritarios en mate-

ria de empleo, reestructuraciones empresariales y protección social, con especial atención al colectivo de personas de mayor edad. El coloquio paralelo suscitó propuestas y soluciones a los desafíos abordados. Las ponencias y comunicaciones serán publicadas en obras científicas colectivas, con el fin de contribuir al desarrollo de políticas laborales más inclusivas y sostenibles.

La compatibilidad entre trabajo y protección social debe tender hacia un equilibrio sostenible. El proyecto de la Universidad de Vigo, centrado en la “Adaptación y mantenimiento del empleo en el nuevo ecosistema productivo”, abordó la compleja relación entre trabajo y protección social, clave para garantizar la sostenibilidad del sistema de pensiones y unas relaciones laborales justas.

Las ponencias y comunicaciones serán publicadas en obras científicas colectivas

FOMENTAR EL EMPLEO

La dicotomía entre trabajo y protección social ha dificultado tradicionalmente que las personas beneficiarias de prestaciones sociales pudiesen incorporarse al mercado laboral sin perder sus derechos, generando, a veces, empleo no declarado. Para



que la protección social cumpla su función de bienestar, debe ir acompañada de políticas que fomenten la empleabilidad. El empleo estable y de calidad garantiza ingresos suficientes y contribuciones que permiten sostener el sistema.

Los colectivos prioritarios para las políticas activas de empleo, como personas en situación de desempleo, con discapacidad o de mayor edad, centraron la atención del seminario. Se analizaron con espíritu crítico reformas recientes que, en un contexto de transiciones y envejecimiento poblacional, buscan compatibilizar, al menos parcialmente, empleo y prestaciones. En concreto, pros y contras de la compatibilidad entre actividad laboral y desempleo, trabajo e incapacidad

e instituciones como la jubilación activa o flexible, la jubilación parcial y el contrato de relevo o la jubilación demorada.

Las medidas, alineadas en gran parte con el Pilar Europeo de Derechos Sociales pueden facilitar, si están bien diseñadas, la entrada, permanencia o retorno al mercado laboral de colectivos vulnerables, evitar discriminaciones y promover un modelo más inclusivo, flexible y adaptado a la realidad y al ecosistema productivo del siglo XXI.

El “complemento de apoyo al empleo” permite compatibilizar prestaciones y subsidios de desempleo de cuantía fija con trabajo por cuenta ajena, disminuyendo su importe a medida que se reduce la jornada de trabajo y consumiendo

Los proyectos presentados han sido auspiciados por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades y financiados con fondos FEDER/EU. Ambos proyectos, PID2021-1243950B-I00 y PID2021-122537NB-I00, pertenecen a la convocatoria de Proyectos de Generación de Conocimiento 2021 dentro del marco del Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación, gestionada por la Agencia Estatal de Investigación.

prestación. Sustituye a la limitada compatibilidad del sistema anterior para facilitar la reincorporación laboral sin penalización económica, con una duración máxima de 180 días e importantes restricciones y retos en su aplicación.

La relación entre empleo y prestaciones por incapacidad requiere revisar los conceptos de enfermedad, discapacidad y discriminación.



En el caso de la incapacidad temporal, el aumento del absentismo ha impulsado propuestas como las "bajas flexibles" y "altas progresivas", no exentas de críticas, que permiten una reincorporación gradual al trabajo, evitando transiciones bruscas. En cuanto a la incapacidad permanente, se analiza el derecho de la persona trabajadora a mantener su empleo y la obligación empresarial de realizar ajustes razonables o facilitar la movilidad funcional antes de extinguir el contrato. La reforma legal presenta algunas incoherencias en este ámbito.

El envejecimiento poblacional requiere especial atención en el mercado laboral al colectivo de personas mayores, afectadas por barreras estructurales. Fomentar su empleo no solo mejora el sistema de pensiones, sino que también beneficia a las generaciones más jóvenes. Para ello, son necesarias políticas que valoren su experiencia y promuevan la prolongación de la vida laboral, incluso tras la jubilación.

El tránsito entre trabajo y jubilación debe, pues, contemplar modalidades como la jubilación demorada, parcial, flexible y activa. Aunque las reformas buscan favorecer la autonomía en la decisión del retiro, el objetivo principal es garantizar la sostenibilidad del sistema público de pensiones, reduciendo el gasto y, en menor medida, aumentando los ingresos. Es necesario, con todo, evaluar los efectos de incentivar en exceso la permanencia laboral de las rentas más altas. En mayo de 2025, el 11,4 % de las jubilaciones han sido con edad demorada.

En clave de Derecho comparado, se examinó la evolución del

pensionamiento activo en Italia, que permite compatibilizar pensión y trabajo, analizando su base constitucional y los cambios legislativos y restricciones vinculadas a factores socio-económicos. La normativa actual permite compatibilizar pensiones e ingresos laborales, salvo en jubilaciones anticipadas especiales, solo compatibles con ingresos ocasionales.

También se abordó la sucesión de empresas en Reino Unido, regulada antes del Brexit conforme a la Directiva europea y aplicable cuando la entidad mantiene su identidad tras la transmisión. Tras el Brexit, se prevén reformas para equilibrar flexibilidad empresarial y derechos laborales, incluyendo consultas en microempresas y aclaraciones sobre la distinción entre trabajadores y empleados.

NEGOCIACIÓN COLECTIVA

La reestructuración empresarial y la negociación colectiva son los principales retos para la gestión de las transiciones.

En un mundo laboral en constante cambio, la reestructuración empresarial se ha convertido en una herramienta clave para afrontar los desafíos del siglo XXI. Desde el Reino Unido hasta Francia e Italia, distintos modelos muestran cómo combinar flexibilidad empresarial con protección social y diálogo social puede ser la vía elegida para preservar el empleo. El proyecto de la Universidad de Sevilla "La negociación colectiva como instrumento de gestión anticipada del cambio social, tecnológico, ecológico y empresarial" puso el foco en procesos

Reestructuración empresarial, herramienta clave para afrontar desafíos

como la sucesión de empresas, las modificaciones sustanciales de condiciones laborales y los expedientes de regulación de empleo (ERTE), tanto temporales como definitivos.

En el contexto de la sucesión de empresa, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el caso Somoza Hermo obliga a reinterpretar la normativa europea en relación con la subrogación en los contratos laborales. Debe tenerse en cuenta si la actividad sobre la que operan las previsiones del convenio colectivo es intensiva en mano de obra o depende de elementos materiales o inmateriales relevantes o si la transmisión comporta reducción de servicios, división de contratas o reorganización en lotes.

Otra vía por la que pueden atravesar las relaciones laborales en procesos de reestructuración es la modificación sustancial de las condiciones de trabajo, que permite adaptar estas a las circunstancias concretas que atraviese la empresa. Con todo, más allá de aspectos generales de los procedimientos de modificación sustancial e inaplicación de convenios, se destaca su posible afectación a las fuentes de las obligaciones laborales.

REESTRUCTURACIONES

Asimismo, se aborda el papel esencial de la consulta previa a los representantes de los trabajadores en procesos de reestructuración, ineludible en ERTEs por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción y en el Mecanismo RED. Las consultas son clave en la preferencia actual por suspensiones temporales o reducciones de jor-



La consulta previa a los representantes de los trabajadores es esencial en las reconversiones

nada frente a la consecuencia más lesiva de los despidos. Su omisión, además, puede invalidar el procedimiento y acarrear sanciones.

La Directiva europea sobre despidos colectivos regula las consecuencias, pero no previene la reestructuración. Se propone una nueva Directiva que antice los despidos por causas empresariales y un marco legal europeo para la reestructuración preventiva, con participación sindical, adaptado al contexto socioeconómico actual.

Finalmente, se analizó el papel de la negociación colectiva en las re-

estructuraciones empresariales en perspectiva comparada, en Francia e Italia.

El derecho francés ofrece herramientas colectivas o unilaterales para reestructurar empresas, que evitan despidos mediante salidas voluntarias o promueven recolocaciones o ajustes de jornada. Algunas implican sacrificios para los trabajadores, como reducciones salariales, con el objetivo de preservar el empleo y adaptar la organización. En Italia, la negociación colectiva es clave en reestructuraciones empresariales para anticipar crisis, gestionar excedentes de personal y proteger el empleo. A través de la negociación sectorial y mecanismos como la Cassa Integrazione Guadagni, se articulan soluciones negociadas frente a reorganizaciones, transacciones y deslocalizaciones.

Los sindicatos también influyen, con limitaciones, en decisiones empresariales de reconversión, en trámites de información y consultas a la representación de los trabajadores. **M**

La costa de Murcia en Kayak

En agosto de 2015 decidí recorrer en kayak la costa de Murcia. La aventura me permitió conocer un bellísimo paisaje litoral que aún mantenía en extensos tramos un buen estado de conservación. Fueron unos 135 km en total, los que separan El Mojón de San Pedro del Pinatar de Punta Parda, el extremo occidental del término municipal de Águilas.

M JUAN RUIZ PARRA

DOCTOR EN LITERATURA, LICENCIADO
EN ANTROPOLOGÍA Y ESPECIALISTA EN
OCEANOGRÁFIA



Primera etapa: del Mojón a El Portús

El periplo, a priori, no presentaba más dificultades que las que podían sobrevenir por el desconocimiento del comportamiento de las olas o las corrientes en determinados puntos del recorrido, mala mar repentina... Eran aspectos que podrían concebirse como fuentes de tensión, pero ninguna persona con verdadero sentido de la aventura querría que fuesen previsibles, porque sabemos que la intensidad emocional que perdurará en la memoria mantendrá una relación directa con las dificultades que hayamos sabido superar, con el arrojo y la habilidad con los que les presentemos batalla.

Al tratarse de una navegación a remo, mis intereses en relación a los

vientos eran justamente los contrarios a los de Odiseo en su regreso a Ítaca, pues lo que a mí me convenía, lógicamente, era que Eolo no dejara ninguno suelto. Comoquiera que fuese, el dios del viento me favoreció permitiéndome disfrutar de una superficie marítima mansa y tranquila.

El día amaneció plomizo. En principio pensé que era un factor que me beneficiaba, dada la larga jornada que aún tenía por delante. Manga larga, pantalón hasta los tobillos, gorra con cortina para la nuca y una crema que al secarse sobre mi cara me daba –como más tarde pude comprobar– un aspecto fantasmagórico, constituyán todos mis recursos para combatir las radiaciones solares.

Una vez botada la nave justo frente a El Mojón, dirigí animado la proa hacia la escollera del puerto de San Pedro del Pinatar, primera referencia física que vislumbraba ante mí en el horizonte. Tras supe-

rar la playa de la Barraca Quemada y las Salinas, inicié el segmento que corresponde a la zona norte de La Manga. Su límite está en los Esculls del Estacio, donde se encuentra el Puerto Deportivo Tomás Maestre y el canal artificial que parte la Manga en dos y que permite unir el Mediterráneo con el Mar Menor -hoy en día tratado en la UCI medioambiental por los ecólogos marinos-.

Confieso que tenía al principio un deseo morboso por recorrer desde el mar, lentamente, palada a palada, el ominoso muro de hormigón que se extiende de extremo a extremo de este singular accidente geográfico. Pero doy fe de que, finalmente, fueron aproximadamente 26 km de tortura visual.

Dejado atrás este monumento a la sinrazón, súbitamente me planté delante del precioso faro de Cabo de Palos. Su silueta la veía recortada frente a mí desde que inicié la travesía, pero la distancia que nos separaba se mantenía irreducible.

Como por ensalmo, la misma brisa que me entraba por la popa parecía alejarlo cuando creía estar a punto de llegar hasta él. Entre los aficionados a la navegación es un saber compartido lo difícil que resulta calcular las distancias en la lejanía, hecho que provoca normalmente un franco desasosiego.

Sin embargo, una vez alcanzado, se alzó ante mí imponente y majestuoso, y pude imaginar el alivio que sentirán los marineros al ver sus guiños de luz abriéndose paso entre la bruma cuando buscan abrigo en medio de un fuerte temporal.

Las víctimas del Sirio, transatlántico hundido a principios del pasado siglo frente a las costas de Cabo de Palos y que aún yace en sus fondos, fue el faro probablemente una de sus últimas visiones antes de que el mar los acogiera para siempre.

Cuando doblé el promontorio donde se asientan los magníficos 81 metros de altura de este círculo benévolo, sentí que se inauguraba una nueva etapa del viaje, pues dejaba

atrás una costa profundamente humanizada para encarar la atractiva sucesión de calas y acantilados del Parque Regional Calblanque, Monte de las Cenizas y Peña del Águila, así como su extensión geográfica de la Sierra de la Fausilla. Justo antes de Punta Negrete, en Playa Larga, decidí parar por primera vez para comermel uno de los bocadillos que llevaba en el bidón estanco.

Reiniciado el viaje sobre las 16.30 horas, ya desde las primeras paladas empecé a meditar sobre si debía dormir en la bahía de Portmán o sus cercanías -lo que había previsto en un principio y parecía lo más razonable-, o si, por el contrario, merecía la pena intentar algo mucho más

arriesgado: llegar ese mismo día al camping naturista de El Portús.

Mis dudas quedaron disipadas al divisar las jaulas de la piscifactoría situada junto a la bahía de Portmán. Eché un vistazo al panorama que se me ofrecía y concluí que no me apetecía dormir sobre los estériles mineros que colmatan la ensenada (hoy en día, el proyecto de restauración ambiental está sumido en la polémica).

Junto al bulevar de edificios que se levanta en La Manga, Portmán constituía el segundo de los graves atentados ecológicos que presenciaba en el litoral murciano (entre 1957 y 1990, 60 millones de toneladas de residuos químicos de la actividad minera se arrojaron al mar impunemente). Sin embargo, no sería la última cuenta del collar de desmanes medioambientales.

Una vez franqueado este lugar, la única alternativa para dormir y poder comprar algo de comida antes de El Portús era la misma Cartagena, pero decidí aplicarme a fondo

Tres días de ruta en kayak para recorrer la costa murciana



El puerto de
Águilas al fondo.





Mi hijo Arturo se acercó a saludarme en la playa de Matalentisco.

y remar vehementemente con mi pala de carbono recién estrenada rumbo al poblado pesquero.

El problema estribaba en que el sol estaba acercándose peligrosamente a la línea del horizonte y el mapa que llevaba cuidadosamente plastificado me decía sin equívoco alguno que aún me restaba por recorrer un tramo de costa casi tan largo como el que llevaba hecho hasta el momento. En cualquier caso, noté que el kayak empezaba a levantar más espuma por la popa, señal de que había conseguido aumentar la velocidad.

Antes de lo deseado, la noche, como diría el poeta, empezó a cubrir todas las cosas con su manto. A esas alturas del día había conseguido sobrepasar el Cabo del Agua y la dársena de Escombreras y me encontraba iniciando la travesía de la bahía en cuyo fondo empezaban a encenderse las primeras luces de Cartagena. Con sentido práctico, antes de que la oscuridad fuese total, decidí establecer hitos orientativos en la costa lejana que me sirvieran de referencia. Así, pensé que lo mejor era dirigirme en línea

recta hasta la isla de las Palomas, para trazar desde allí otro ángulo que me llevara a El Portús.

Creí haber ideado un plan exitoso. El sol se había ocultado tras la Sierra de Pelayo, el mar continuaba en calma y los glúteos, aunque doloridos, me permitían sentir la satisfacción de estar próximo a la culminación de un día triunfante. La quietud del entorno permitía que el leve chapoteo de los remos armonizara con los sonidos de unas aves que, a mi paso por la isla, levantaron el vuelo con suavidad para acompañarme durante un trecho. Su silueta se recortaba sobre mi cabeza bajo un cielo azul oscuro. Pero, ay, los dioses del mar, si no han recibido las debidas ofren-

das, no permiten que en su reino las cosas resulten tan sencillas.

Superada la isla, ya solo faltaba girar la proa el rumbo preciso para dirigirme a la pequeña ensenada donde se encontraban, según mis cálculos, el pueblo de El Portús y el camping naturista del mismo nombre, ambos separados únicamente por unos peñascos costeros. Todo se desarrollaba según lo previsto, aunque estaba resultando una jornada realmente larga.

Pero me di cuenta de que algo no cuadraba. El Portús tenía luces, lo sabía, pero la isla había quedado atrás hacía rato y yo seguía sin ver nada. Aquella referencia costera elegida y a la que me dirigía cada vez con menos aliento y certeza parecía inalcanzable. Puse a mano la linterna submarina por si algún barco decidía hacer diana conmigo en medio de aquella inmensidad.

Por suerte, de pronto divisé en la costa una luz muy tenue. Pensé que podía ser un barco, pero enseguida apareció junto a ella otra de la misma intensidad, y luego otras más... Estaba convencido de que El Portús estaba situado más adelante, pero no me quedaba otra opción que probar suerte y averiguar qué era aquello.

Finalmente resultó ser el pequeño pueblo costero. Me costó alcanzar la costa lo indecible, pero cuando conseguí que fluyera por los glúteos y las piernas algo de sangre y pude sacar el kayak hasta la arena, la mente, trámposa como siempre, hizo que se me olvidaran las penurias recién vividas y que sólo me concentrara en dar una profunda bocanada de aire marino, me des-

Portmán constituía el segundo de los graves atentados ecológicos que presenciaba

pojara rápidamente de todo lo que llevaba y me lanzara a un agua que nunca antes me pareció más transparente. Me bebí casi de un trago dos cervezas que compré en el bar, me comí el bocadillo que me quedaba y después me metí en el saco feliz como un niño. Había llegado a las 22.25 horas tras remar unos 68 km –más o menos la mitad de toda la costa– invirtiendo para ello unas doce horas y media.

No sé cuánto logré dormir –posiblemente no más de tres horas–, pero me desperté ufano pasadas las siete y más fresco que una fresquísima flor. Me di una vuelta por el camping para intentar comprar algo de comida, pero todo estaba aún cerrado. Como conseguí comprar dos botellas de agua en una máquina expendedora, me comí el último plátano y una barrita energética y, mientras los primeros campistas empezaban a llegar a la playa, sobre las 8.30 horas, de nuevo convertido en un berrer marítimo, me dispuse a alejarme de aquella playa virginal. El mar seguía sereno.

Segunda etapa: de El Portús a Calnegre

Tras acomodarme en el kayak, decidí cruzar en línea recta el espacio comprendido entre El Portús y Cabo Falcón –el vértice oriental de Cabo Tiñoso–, pues estaba deseando bucear en el entorno del espectacular arco de

Me costó alcanzar la costa lo indecible, tras más de 12 horas remando

piedra, para entrar luego en un lago submarino situado a pocos metros. Dejé el kayak en un abrigo natural del acantilado y disfruté de un buceo de lo más placentero. Al volver sorteé en el trayecto unas cuantas medusas y, tras fijar bien los pertrechos en la cubierta de mi Argo particular, me dispuse a seguir remando.

Recorrer Cabo Tiñoso casi rozando con el casco los farallones que se desploman verticales hasta el mar desde alturas estelares, sin duda deja huella. Había estado allí en varias ocasiones, pero la experiencia siempre me resulta nueva y emocionante. No entré en Cala Cerrada, seguro refugio para navegantes poco experimentados, pues quería economizar

tiempo. De modo que, desde la Punta de la Azohía, en el extremo occidental de Cabo Tiñoso, decidí emprender una travesía en dirección a Punta Negra y La Isla, ambos pertenecientes al término municipal de Mazarrón. Fue una hora y cuarenta y cinco minutos de tortura psicológica por aquel verificado fenómeno de que en el horizonte las cosas se alejan por sí mismas.

En la populosa playa de Bahía, frente a La Isla, me comí un bocadillo con la voracidad de un naufrago y reemprendí la ruta. Mi destino era Punta de Calnegre, donde tenía planeado pasar la noche. Desde Bolnuevo hasta la localidad lorquina se suceden numerosas calas y algunos playazos en su último tramo: cala Leño, playa del Hondón del Fondo, playa de las Covaticas, playa de Percheles... Es un segmento del litoral murciano que hasta ahora se ha librado de los atentados del ladrillo, sobre todo en la parte que coincide con la Sierra de las Moreras, aunque los invernaderos en algunos puntos parecen querer asentarse sobre la misma arena de las playas.

Llegué al pequeño asentamiento costero sobre las 19.30 horas tras recorrer unos 40 km. El trayecto era sensiblemente menor que el del día anterior, hecho que me reafirmó en la idea de que ocasio-

En el Mojón de San Pedro.



nalmente actuó con una impulsividad desatada.

Dejé el kayak frente a los bares situados a pie de playa y me dirigí a un pequeño colmado para comprar el desayuno del día siguiente y otras cosas necesarias. Al verme reflejado en un cristal, se hizo firme mi sospecha de que mi apariencia, a esas alturas del viaje, era poco convencional; o quizá algo (o muy) silvestre, por qué no decirlo en toda su crudeza.

Mi novia se acercó a pasar la noche conmigo y me ayudó a trasladar el kayak al lugar de la playa donde habíamos pensado dormir. Pero antes, sentados en una mesa al borde del mar, dimos cuenta de una docena de sardinas recias como tiburones. Cercana ya la finalización del viaje, parecía que la austeridad vivida hasta el momento empezaba a quedar atrás como lo hace la estela que deja el kayak en su avance.

Tercera etapa: de Calnegre a Cuatro Calas

El día amaneció con un ligero viento de levante que arreciaría con el transcurso de la mañana. Era la ter-

Me comí un bocadillo con la voracidad de un náufrago y reemprendí la ruta

cera jornada del viaje y ya solo faltaba culminar el plan establecido. Tras desayunar, comencé a palear a las 8.15 horas. Me adentraba ahora en un espacio hodológico –soy natural de Águilas y conocía bien ese tramo de costa–, por lo que las distancias las interpretaba de modo distinto según la experiencia acumulada: a veces eran de un transcurrir lento y, otras, los accidentes costeros quedaban atrás con una rapidez sorprendente.

El mar sería uno de los protagonistas del último día, pues se mostró mucho más expresivo que en las dos jornadas anteriores. Daba la impresión de que, a su manera, quería despedirse de mí. El viento de levante, que ese día era quien lo animaba, cincelaba el agua a su capricho. Unas veces traía olas largas y navegables; otras, encrespaba la superficie con picos de poca altura que provocaban que el kayak diera constantes brincos; otras más, las olas rompián alejadas de la costa y desmadejaban su espuma sin motivo aparente; y aun otras, las rachas soplaban con fuerza, pero solo lograban arrasar la superficie.

Comencé a remar animado y de inmediato doblé la Punta de Calnegre, donde se encuentran una serie de playas que son el orgullo de to-

dos los lorquinos. La enormidad del término municipal de Lorca también comprende un trozo de costa: desde la playa de Parazuelos hasta la playa de la Galera, límite entre los municipios de Lorca y Águilas. Un poco antes de esta última se halla Cala Blanca, un precioso lugar con cuevas excavadas en la arenisca que durante la Guerra Civil sirvieron de refugio a los pescadores de Águilas. Huían de los aviones del bando nacional cuando sobrevolaban el casco urbano para bombardearlo. En la visera que cubre una parte de la cala anidan vencejos, mirlos, grajillas y otras aves.

Al sobrepasar Cala Blanca, empecé a dejar a mi derecha las bellísimas y agrestes playas de Marina de Cope. Cabo Cope se mostraba imponente frente a mí a unos pocos kilómetros de donde me encontraba. Custodiando la Ensenada de la Fuente, en la cara norte del cabo, se puede ver la torre defensiva del siglo XVI edificada para proteger la costa de la incursión de los piratas berberiscos. Las aguas de su entorno atraen a aficionados al buceo de toda España. En la ensenada del Jardín de Cope, abierta a levante, se halla una misteriosa cueva con restos de la cultura argárica.

Desde la Punta del Viento del cabo emprendí una travesía que me llevaría a la isla del Fraile. Una hora me llevó el empeño. Durante el trayecto pasé junto a las jaulas de engorde de doradas y lubinas, dejando a la derecha los acantilados de pizarra del Barranco de la Mar.

En la isla del Fraile paré para bañarme. Separada por un estrecho





En el poblado lorquino de Puntas Calnegre, antes de iniciar la última etapa.

canal, se halla la playa Amarilla o del Cigarrillo. Esta playa, aunque no muy alejada del casco urbano de Águilas, al no tener hasta hace pocos años un fácil acceso –solo se podía llegar por mar, trepando y destrepando acantilados o dando una caminata olímpica–, para unos pocos lugareños, entre los que me encuentro, era un lugar idílico. Ahora se ha convertido en un hervidero de sombrillas por el asfaltado del antiguo camino.

Desde la isla del Fraile se puede ver el embarcadero del Hornillo (1901-1903), un muelle para cargar minerales construido por los ingleses durante la época en que explotaban las minas de la sierra Almagrera y otras cercanas. Desde la isla remé hacia el Pico de L'Aguilica, ubicado en la montaña que limita hacia el este la Bahía de Levante. En el lado contrario de esta ensenada se encuentra el puerto pesquero

de Águilas, al pie de un elevado promontorio donde se asienta el castillo de San Juan de las Águilas, un lugar idóneo para disfrutar de unas deslumbrantes puestas de sol. Al otro lado de la fortaleza, en dirección oeste, se encuentra la playa de La Colonia y un poco más allá la de Poniente, donde termina el entramado urbano. El final de mi viaje estaba próximo.

Desde donde me encontraba se podía atisbar en el horizonte

Punta Parda, la frontera entre las comunidades de Murcia y Andalucía. Sentía que mi corazón empezaba a acelerarse al compás de mi remada. El Paisaje Protegido de Las Cuatro Calas, formado por Calarreona, La Higuera, La Carolina y Los Cocedores –esta última playa ya perteneciente a la provincia de Almería– señaorea con su belleza un enclave que decenios atrás sufrió el acoso del ladrillo. A las 14.00 horas del día 8 de agosto, enfilando la proa hacia los montículos de arenisca que se alzan orgullosos en la última de las playas murcianas, hice la foto oficial de clausura del viaje.

Sin embargo, mientras la quilla del kayak rozaba suavemente el fondo arenoso de la playa, sentí que iniciaba una aventura vital aún más profunda y apasionante, pues había estado expuesto a la belleza y el insondable misterio del mar. **M**

Hay segmentos del
litoral que hasta
ahora se han
librado de
los atentados
del ladrillo

Origen y gestión del estrés



En situaciones de estrés, el cuerpo experimenta una activación fisiológica en tres fases: alarma, resistencia y agotamiento. Factores como novedad, falta de control o ambigüedad intensifican la respuesta de estrés, la cual varía en función de la intensidad y duración del estresor. Además, factores personales y situacionales, como el apoyo social o rasgos de personalidad, influyen en la reacción al estrés.

M MARTA REDONDO DELGADO
DOCTORA EN PSICOLOGÍA DE LA UCJC

El estrés que pueden sufrir algunos trabajadores del mar por sus especiales condiciones de trabajo es un aspecto que podría afectar a la salud mental de estos. La concep-

tualización del término de estrés, "stress" en inglés, tiene su origen técnico a finales del siglo XVII, en el ámbito de la ingeniería, cuando un eminente físico de aquella época llamado Robert Hooke lo emplea para explicar la relación por la que la aplicación de una fuerza externa o carga sobre una estructura física llegaba a distor-

sionar y deformar dicha estructura física u objeto. En realidad, no ha de extrañar el significado que el término de estrés toma a lo largo de la historia si recordamos que la palabra estrés tiene su origen, desde una perspectiva etimológica, en el verbo latino "stringere". Este verbo que significa apretar, oprimir, comprimir, estrechar, o

contraer, acabó dando lugar a dos variantes, que en inglés fueron "to stress" y "to strain", y que en español fueron "estrechar" y "estreñir".

En la psicología actual vamos a encontrar que el término de estrés va a utilizarse generalmente para referirse al proceso que arranca para responder a situaciones que implican demandas fuertes para el individuo, hasta el punto de poder llegar a agotar los recursos de afrontamiento que ese individuo posee. Así, una frase que puede definir muy bien el proceso de estrés sería la de "proceso que se arranca cuando las demandas percibidas superan recursos percibidos". Sin embargo, y a pesar de lo aceptado y ampliamente asentado que se encuentra actualmente el concepto de estrés en la investigación psicológica, consensuar una definición de estrés ha sido, y todavía lo es, una cuestión difícil y problemática. Este hecho deriva fundamentalmente del mayor o menor énfasis que se da a uno u otro elemento de todos los que conforma la reacción de estrés. Así, se pueden encontrar propuestas que van a destacar la importancia que las variables situacionales poseen en la reacción de estrés enfatizando el valor de los "estímulos estresores" y de las "situaciones estresantes", mientras que otras propuestas van a considerar especialmente característico del estrés el patrón de activación fisiológica que se da en esta reacción, o las conductas que la acompañan. Si ponemos el foco en el proceso de respuesta, y el patrón de cambios cognitivos, fisiológicos y conductuales,

podemos encontrarnos con que dichos cambios acaban configurándose en respuestas emocionales, siendo lo más habitual que los cambios fisiológicos, cognitivos y conductuales de las primeras fases del proceso de estrés son los que caracterizan la respuesta de ansiedad, mientras que los cambios posteriores, en el caso de que el proceso de estrés siga en marcha, suelen ser los que definen otras respuestas emocionales como la ira, y posteriormente la tristeza.

DURACIÓN

De todas las posibles características de un estresor, la intensidad y la duración son las que van a modular la respuesta de estrés, de forma que cuanto más intenso y duradero sea el estresor mayor será la respuesta de estrés. Por otro lado, las situaciones que provocan estrés en los individuos pueden ser clasificadas del siguiente modo:

► **Estresores mayores:** Se refieren a acontecimientos clave en la vida de un individuo, cuya frecuencia suele ser baja (muerte de un familiar, divorcio, presencia de una enfermedad grave...).

► **Estresores menores:** Serían el cúmulo de pequeñas cosas que, a lo largo del día, pueden irritarnos o perturbarlos (atascos, discusiones con la pareja, etc.). A pesar de que estos eventos menores que sufrimos a diario son menos dramáticos que los anteriores, son mucho más frecuentes e importantes en el proceso de adaptación del sujeto

5 situaciones estresantes

Las situaciones estresantes a las que se enfrentan los trabajadores del mar son muy diversas, pero suelen compartir entre sí una serie de características, entre las que destacan las siguientes:



CAMBIO O NOVEDAD.

La exposición a estímulos nuevos de los que se carece de información puede desencadenar respuestas de estrés mayores que otros estímulos más graves (la situación es nueva, no tenemos experiencia previa...).



NO PREDICTIBILIDAD.

La respuesta de estrés es mayor ante un estímulo no predecible que ante uno predecible, aun cuando la duración e intensidad sean iguales. No poseemos información predecible para poder tomar decisiones.



INCERTIDUMBRE.

Se produce un estado de incertidumbre. (¿Qué va a ocurrir?, ¿Cuándo va a ocurrir?).



POCA CLARIDAD.

La situación es ambigua, hay una sobrecarga de información, o ésta es poco clara o insuficiente.



AUSENCIA DE CONTROL.

La respuesta de estrés es mayor cuanto menor sea el control percibido de la situación.

Factores

Hay una serie de factores que van a mediar en la respuesta de estrés y, especialmente, cuando entendamos que el estrés está vinculado a la valoración de la situación, sus demandas y los recursos de los que se dispone. Habrá que tener en cuenta mediadores como los siguientes (Sánchez-Elvira, 2000):

CREENCIAS. Son ideas de las que la persona dispone con anterioridad a la aparición de la situación estresante y que van a guiar la atención que se presta a unas u otras variables, así como la interpretación que se haga de las mismas.

COMPROMISOS Y VALORES. Van a identificar aquellas creencias que tienen un significado especialmente importante para la persona.

MOTIVOS. Señalan aquellas variables que han movido a la persona a manejar una determina-

da situación de una determinada manera.

DIMENSIONES. O los rasgos de personalidad, entendidas como tendencias de comportamiento que se mantienen de forma regular en el tiempo y a través de distintas situaciones, y que, por lo tanto, pueden afectar a la reacción de estrés. Por ejemplo, el rasgo de ansiedad.

CONTEXTO. Se incluyen múltiples características, como la magnitud e intensidad de la situación, la novedad, la probabilidad de ocurrencia, y las circunstancias en las que se da, por ejemplo, si se dispone de apoyo social o no.

CARACTERÍSTICAS CULTURALES. Afectan a las creencias, valores y motivaciones del individuo y que tienen que ver con las normas y los referentes que la persona tiene en el ambiente en el que se desarrolla.

al medio y en la conservación de su propia salud.

CARACTERÍSTICAS

Cuando un sujeto se enfrenta a una situación de estrés, se ponen en marcha en su organismo una serie de respuestas fisiológicas que van a estar destinadas a afrontar de forma exitosa la situación estresante y a resolverla. Esta respuesta fisiológica pasa por tres fases diferentes que se suceden del siguiente modo que a conti-

nuación se detallan. Al proceso en su conjunto se le conoce con el nombre de "Síndrome General de Adaptación":

1 Fase de alarma: Cuando se produce una situación estresante el organismo reacciona con una hiperactivación a nivel fisiológico para intentar superar la situación. Esta primera respuesta conlleva un aumento de algunas respuestas como el ritmo cardíaco, la respiración, la presión arterial, los niveles de glucosa en sangre o la

tensión muscular. Toda esta activación se pone en marcha de forma rápida, pero no puede ser mantenida durante mucho tiempo, por lo que, si no se consigue superar la situación, se pasa a la siguiente fase.

2 Fase de resistencia: A esta fase se llega cuando las condiciones estresantes se mantienen en el tiempo y el organismo se encuentra ante la imposibilidad de mantener de forma continuada la activación que implica una reacción de alarma. Esta fase de resistencia es en muchos aspectos una adaptación de la de alarma, pero que permite al organismo seguir manteniendo unos altos niveles de activación fisiológica en el intento de superar la situación.

3 Fase de agotamiento: Finalmente y si persiste el mantenimiento de las condiciones estresantes, el equilibrio obtenido en la fase anterior se pierde, produciéndose el agotamiento del propio organismo por falta de reservas para seguir manteniendo estos niveles de activación. El organismo pierde su capacidad de activación y se sitúa por debajo de los niveles normales como consecuencia de la falta de recursos. Si la situación persiste, se puede llegar al agotamiento total con consecuencias nocivas muy importantes para la salud que más adelante comentaremos.

Además de la respuesta fisiológica y las consecuencias que su sostenimiento tiene por la activación de distintos sistemas fisiológicos (neural, neuroendocrino...),

existen también aproximaciones al estrés que ponen el foco en las variables del individuo y su interacción con el entorno y cultura. Las variables psicosociales, así como diferencias psicológicas individuales en variables psicológicas, se han relacionado de forma evidente con distintos niveles de vulnerabilidad al estrés (ver Sapolsky, 1995), lo que pone de manifiesto la relevancia que estos factores tienen en la respuesta de estrés.

Desde la perspectiva cognitiva del estrés, la forma en que una persona valora una situación y sus recursos para afrontarla resulta clave. Por ello, identificar los factores que influyen en esa evaluación se convierte en un foco de estudio relevante. Variables como el apoyo social -de carácter situacional- o rasgos personales, actúan como mediadores en la respuesta al estrés, modulando su intensidad y duración (ver recuadro de la página 54).

Los estresores pueden ser múltiples debido entre otras cosas a la vinculación que existe entre las variables de carácter individual y la respuesta de estrés. Aun así, es posible identificar determinados tipos de sucesos o eventos que con frecuencia son considerados como estresantes. Estas categorías son:

➤ **Estresores agudos:** por ser limitados en el tiempo.

➤ **Secuencias estresantes:** por ser una serie de acontecimientos que se repiten, tras un episodio inicial, durante un periodo de tiempo prolongado.



➤ **Estresores crónicos intermitentes:** que son sucesos aversivos que se repiten siempre de forma periódica.

➤ **Estresores crónicos:** que son aquellos que una vez que aparecen están presentes de forma continua.

En cualquier caso, la operatividad de los distintos tipos de clasificaciones que se utilizan para agrupar a los estresores depende en gran medida de las consecuencias que se estén estudiando. En este sentido es importante recordar las importantes consecuencias que el estrés tiene para la salud del individuo que lo padece, porque si bien es verdad que cierto grado de estrés puede ayudar a llevar una vida activa que permita alcanzar logros, no son menos ciertas las implicaciones que, por ejemplo, el estrés tiene en el funcionamiento del sistema inmu-

ne, y sobre los distintos órganos y funciones. Una regulación adecuada de las emociones incluidas en el proceso de estrés (ansiedad, ira, tristeza), favorecerá el afrontamiento exitoso de desafíos a la vez que nos alejará de caer en el error de mantener abiertos procesos de enfrentamiento a situaciones en las que el proceso de estrés, y sus respuestas emocionales incluidas (ansiedad, ira, tristeza...) tiendan a cronificarse, favoreciendo la aparición de problemas psicológicos, como trastornos de ansiedad, depresión, etc. y/o de la salud. La modificación de las situaciones estresantes, mediante el desarrollo de procesos racionales de solución de problemas, así como la solicitud de apoyo social frente a esos problemas, facilitará la regulación de las emociones asociadas al estrés y la reducción de las demandas de las situaciones, reduciendo con todo ello el nivel de estrés. M

CUANDO SE PIERDE EL CONTROL SOBRE EL CUERPO

Convulsiones y epilepsia

En la antigüedad se consideraba a las personas que padecían convulsiones como poseídos por dioses, lunáticos o demonizados. Era difícil entender cómo se podía sufrir un cuadro tan impresionante acompañado de movimientos musculares, perder la conciencia y a continuación recuperarse de forma espontánea más o menos con normalidad. Estos enfermos podían sufrir discriminación y hasta maltrato.



ROSA M^a GANDÍA BONNIN • MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

Las convulsiones son eventos provocados por una actividad eléctrica anormal, y explosiva de un grupo de neuronas cerebrales, lo que puede traducirse en la aparición de movimientos corporales descontrolados en forma de sacudidas, cambios en el comportamiento y alteración de los niveles de conciencia. El enfermo pierde el control sobre su cuerpo.

Los episodios convulsivos también denominados comiales, se caracterizan por lo general por presentar un inicio brusco y duración breve, por lo que los servicios médicos de urgencias habitualmente

llegan en el momento en que el enfermo está en la fase de recuperación. La presencia de pérdida del control de los esfínteres, secreción de espuma en la boca, un estado confusional característico que sigue a las convulsiones, entre otros síntomas, pueden ayudar a realizar un diagnóstico correcto.

Entre las causas de la aparición de convulsiones están la predisposición genética; cuadros febriles en niños; síndrome de abstinencia por uso de alcohol y sustancias narcóticas; modificaciones de los niveles de glucosa en sangre; incorrecta adherencia al tratamiento impuesto;



falta de sueño; cambios hormonales; estrés; deshidratación; epilepsia; causas secundarias a enfermedades cerebrales y cardiovasculares, renales o hepáticas; causas secundarias a lesiones o tumoraciones cerebrales o causas desconocidas.

LA EPILEPSIA

Es una afección que causa convulsiones recurrentes, manifestándose de diferentes formas en dependencia de la localización y extensión de las neuronas cerebrales afectadas. Las denominadas convulsiones tónico-clónicas son una forma de presentación frecuente y peligrosa, puede condicionar traumas en otras partes del cuerpo, pérdida de control en



cesariamente va a padecer de epilepsia en el futuro.

EL TRATAMIENTO

La búsqueda de un medicamento único, que logre el control total de los episodios convulsivos con los menores efectos secundarios, ha sido un reto para la medicina. Es importante que la persona afectada tenga la certidumbre de que sus crisis están controladas y que puede disfrutar de una aceptable calidad de vida siempre y cuando tenga una correcta adherencia al tratamiento, a pesar de los efectos indeseados que provocan.

Asimismo, debe conocer que existen factores que pueden precipitar las crisis comiciales, entre los que se encuentran el consumo de alcohol o sustancias psicoactivas y las emisiones luminosas de alta intensidad o fluctuantes.

En un porcentaje no despreciable de enfermos, la medicación única no controla la epilepsia, es entonces cuando se impone el ensayo de combinaciones terapéuticas hasta lograr la más efectiva.

Existe otro grupo de pacientes, los denominados farmacorresistentes, en los cuales no se logran controlar los episodios comiciales con fármaco alguno. En estos casos se han ensayado terapias como las basadas en dietas ricas en grasa (cetógenas) o la estimulación profunda con electrodos implantados en el cerebro del enfermo.

La cirugía intracraneal en los pacientes anteriormente señalados es una solución que debe ser muy bien valorada cuando los tratamientos anteriores no han tenido éxito.

la conducción o en el manejo de maquinarias pesadas. Otras formas de manifestarse la epilepsia es la de movimientos de una parte específica del cuerpo (crisis mioclónicas), o pérdida de conexión con el medio de duración breves, en la cual el afectado presenta una mirada vacía, frecuente en la infancia; son las llamadas crisis de ausencias.

En España padecen epilepsia más de 500.000 personas, señalándose por algunos autores que puede llegar la cifra hasta 700.000, diagnosticándose principalmente en niños y en personas mayores de 65 años.

Que en las primeras edades de la vida se produzcan convulsiones aisladas durante un cuadro febril, no significa que esta persona ne-

En un entorno extrahospitalario como es el caso de las personas embarcadas, la utilización de benzodiazepinas (Diazepam) en las convulsiones, es una conducta terapéutica efectiva. Este fármaco modifica la actividad eléctrica neuronal, controlando los cuadros comiciales y provocando relajación muscular.

Teniendo en cuenta que en el trabajo embarcado existen múltiples riesgos laborales, la aparición de un episodio convulsivo en un tripulante, puede considerarse muy peligroso para el enfermo, pudiendo comprometer además la integridad de los otros tripulantes.

Es importante que la sociedad en general conozca mejor esta enfermedad, evitando conductas de rechazo o actuaciones erróneas frente a un episodio convulsivo. M

¿Cómo actuar si somos testigos de un episodio convulsivo?



- Avisar a los servicios de urgencia.
- Evitar sujetar a la persona para contrarrestar los movimientos.
- Proteger al enfermo intentando lograr un área segura alrededor libre objetos puntaagudos.
- Colocar a ser posible algo blando debajo de la cabeza del afectado.
- Aflojar la ropa apretada, especialmente alrededor del cuello.
- Girar suavemente a la persona hacia un lado si es posible.
- Protegerse evitando introducir los dedos en la boca del enfermo.



Ensalada de arándanos, queso fresco y albahaca

10 | PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

- 200 gr de arándanos
 - 200 gr de queso fresco
 - 100 gr de hojas de albahaca fresca
 - 100 gr de tomate corazón de buey
 - 100 gr tomate cherri
 - Sal
 - Aceite de oliva virgen extra
 - Vinagre balsámico de Módena
-

ELABORACIÓN

■ PASO 1

Limpiamos y lavamos los vegetales. Escurrimos bien.

■ PASO 2

Troceamos el tomate y el queso fresco.

■ PASO 3

En un plato o ensaladera disponaremos los ingredientes (arándanos, tomate, albahaca y queso fresco) de cualquiera de las tres maneras: mezclados, capas o buqué.

■ PASO 4

Aliñar justo en el momento de servir con el aceite de oliva, el vinagre balsámico y la sal. (Las proporciones idóneas son de 3 partes de aceite por 1 de vinagre).

Nota. Aliñando justo en el momento de servir, evitaremos que las hojas de albahaca se nos queden feas por efecto de la oxidación del vinagre.

¿Es necesario
lavar la verdura?

La Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (AESAN) recomienda lavar todas las frutas y verduras, incluso si se van a pelar, bajo un chorro de agua potable y frotando su superficie. También las hierbas aromáticas frescas como el perejil o la albahaca. Después del lavado, es recomendable secar con un paño limpio o papel de cocina.

Deseche cualquier parte de la fruta o la verdura que esté dañada o podrida porque podría albergar bacterias.

• Valoración Nutricional •

Esta receta representa una opción culinaria altamente nutritiva. Se trata de una combinación de ingredientes de origen vegetal y lácteo que, por su perfil nutricional, resulta especialmente adecuada para dietas orientadas a la promoción de la salud cardiovascular, el envejecimiento saludable y el mantenimiento del bienestar metabólico. Constituye una opción nutricionalmente densa, sensorialmente atractiva y versátil. Se recomienda su inclusión en patrones alimentarios de base vegetal o mediterránea, y puede adaptarse fácilmente mediante la adición de un aliño cardiosaludable.

ALTERNATIVA LIGERA: Cada ración (una de las cuatro obtenidas de la receta original) aporta aproximadamente 160 a 180 kilocalorías, constituyendo así una alternativa ligera, adecuada como entrante, colación saludable o componente de una comida principal.

CONTENIDO PROTEICO: En cuanto al perfil macro nutricional, destaca el aporte proteico, que se sitúa en torno a 10–12 gramos por ración, procedentes fundamentalmente del queso fresco. Dicho alimento lácteo no solo proporciona proteínas de alto valor biológico, sino también una cantidad apreciable de calcio (250–300 mg por ración), así como fósforo y vitaminas del grupo B, esenciales para la salud ósea y neuromuscular.

CARBOHIDRATOS, FIBRA Y GRASAS: Desde el punto de vista de los carbohidratos, la preparación contiene 15–18 gramos por ración, en su mayoría azúcares intrínsecos presentes en los frutos utilizados (arándanos y tomates), acompañados de aproximadamente 3–4 gramos de fibra dietética. Este aporte favorece el tránsito intestinal y contribuye a un perfil glucémico más equilibrado. En lo que respecta al contenido graso, la receta aporta

7–9 gramos de grasa total, de los cuales alrededor de 3–4 gramos corresponden a grasas saturadas, siendo este componente fácilmente modulable mediante el uso de versiones reducidas en grasa del queso fresco.



MICRONUTRIENTES: Los arándanos, conocidos por sus propiedades antioxidante, aportan antocianinas, compuestos fenólicos con efectos beneficiosos sobre la salud cardiovascular, la función cognitiva y la modulación inflamatoria. Además, Los arándanos, son ricos en compuestos que dificultan la adhesión de bacterias como *Escherichia coli* a las paredes del tracto urinario, lo que ayuda a prevenir infecciones urinarias. Su consumo regular puede reducir la recurrencia de estas infecciones, sobre todo en mujeres propensas. Aunque no sustituyen los antibióticos en tratamientos activos, son útiles como medida preventiva natural y complementaria para mantener la salud del sistema urinario. Por su parte, los tomates contienen licopeno, con potente actividad antioxidante, cuya ingesta se ha asociado con una reducción del riesgo de enfermedades cardiovasculares.

ANTIINFLAMATORIO: La albahaca fresca, por otro lado, constituye una fuente relevante de vitamina K superando ampliamente el 100 % de la ingesta diaria recomendada con apenas 25 gramos y aporta además eugenol, un compuesto volátil con efectos antiinflamatorios y antimicrobianos. La vitamina K es esencial para la coagulación sanguínea, ya que activa proteínas como la protrombina, necesarias para formar coágulos y detener hemorragias. [M](#)

● **Autores** ●
Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por las doctoras de Sanidad Marítima Celia López, Inés Pérez y el enfermero Beñat Retegui. Receta elaborada por los cocineros de buques José Manuel Canosa y Esteban Filgueira.

PLATAFORMA A REVISIÓN

TARRAGONA. - La plataforma de prospección petrolífera "Sedco 1" va a ser fondeada en las inmediaciones del puerto de Tarragona para ser objeto de una revisión, según ha informado la Comandancia Militar de Marina. (...) La permanencia de la plataforma será sólo de unos días.

BACALADEROS

BILBAO . - Los bacaladeros del Cantábrico no se han hecho a la mar para realizar las campañas de Terranova, Groenlandia, Labrador, Canadá y Noruega (...) han pedido al gobierno una subvención de 800 millones de pesetas para poder salir a la mar el próximo año. (...)

BOTADURA CANGURO

El pasado 24 de julio tuvo lugar la botadura del buque canguro "Cabo San Jorge", construido en los astilleros valencianos de la Unión Naval de Levante. (...). El buque pertenece a la naviera Ybarra y Cia., S.A., y estará destinado al transporte de pasajeros y vehículos en la línea Barcelona-Palma de Mallorca.



Curso internacional de verano



SANLÚCAR DE BARRAMEDA.- Continuando con los cursos Internacionales de Verano, que se vienen celebrando en el colegio El Pica-cho, que el ISM mantiene en Sanlúcar de Barrameda, este año, durante el mes de agosto, ha tenido lugar el tercero de los mismos.

A este curso han asistido 28 alumnos, estudiantes de Lengua Española de la Universidad Memorial de Saint-John's y del Liceo de

Saint-Pierre et Miguelon, puertos estos en Terranova los más frecuentados por nuestros pescadores de la flota bacaladera.

Durante el curso, que ha tenido una duración de 30 días, se han impartido clases de lengua, literatura, arte, cocina, canciones y bailes españoles.

Se realizaron excursiones a Jerez de la Frontera, Sevilla, Arcos de la Frontera y Cádiz. (...).

Continuamos siendo potencia pesquera

MADRID. - A pesar de las dificultades con que tropieza la actividad pesquera en el campo mundial en los últimos tiempos, debidas al establecimiento de cu- pos, ampliación de las aguas territoriales y agotamiento de caladeros, nuestro país continuó siendo una potencia pesquera, con una flota que al finalizar el pasado año totalizaba 16.749 unidades, con 744.713 toneladas de registro bruto, correspondiendo los mayores desplazamientos a los arrastreros normales y a los arrastreros congeladores, a los que han de agregar-

se los de cerco congeladores, que hacen de esta flota congeladora la tercera en el concierto mundial, además de ser una de las más modernas del mundo.

Por lo que se refiere a la actividad pesquera referente al pasado ejercicio, se debe señalar -utilizando datos del Banco Exterior de España- que los desembarcos alcanzaron la cifra de 1.178.000 toneladas, a las que deberán agregarse 90.000 toneladas de transbordo, de las que 43.000 corresponden al pulpo congelado y más de 20.000 toneladas al calamar congelado (...).

Procesión en honor a San Pedro



Medio centenar de embarcaciones, profusamente engalanadas y repletas de público, constituyeron la flota de escolta a la traíña "Andreu II", que llevaba a bordo la imagen de San Pedro, en la procesión marítima, en cuyo transcurso se procedió a la bendición de artes y útiles de pesca, cuya costumbre data del siglo XVIII. Asimismo, diversas familias

procedentes de poblaciones del interior recibieron su "bautismo de mar", con entrega del correspondiente diploma acreditativo.

En el bello marco de la playa en donde está ubicado el monumento que la ciudad ofreció el pasado año a los Héroes de la Armada, y en el que figura el cañón del submarino "D2", tuvo lugar un homenaje a la Marina de Guerra. (...).

PESQUERO HUNDIDO

MARÍN (Pontevedra). - Un pesquero de base en el Puerto de Marín se ha hundido tras un abordaje con otro de la misma base. El hecho ocurrió a la entrada de la ría de Pontevedra, y los tripulantes del pesquero hundido fueron recogidos por otro buque. El accidente afectó al pesquero "Cordero González", de casco de madera, el cual sufrió una avería de agua en su abordaje con el Playa de Aldán". (...).

LANGOSTINO

MURCIA. - Técnicos japoneses han llegado al Mar Menor para iniciar la posible reproducción en laboratorio del langostino en aquellas aguas. El complejo estudio biológico se encuentra en fase muy avanzada, y con ello se podrá reproducir este marisco en criaderos acotados. Según los técnicos, solamente hace falta que las larvas se desarrolle totalmente en su crecimiento. (...).

Campaña oceanográfica

Vigo. - el buque oceanográfico "Cornide de Saavedra" realizará una campaña de estudios y prospecciones pesqueras a partir del 12 de agosto y hasta el 11 de septiembre. El objeto de estas prospecciones es el estudio de la distribución de los peces jóvenes en las especies comerciales, para aplicar posteriormente las vedas con mayor eficacia y valorar la situación actual de los caladeros de las costas de Galicia. Los estudios se rea-

lizarán en los fondos de arrastre, comprendidos entre las desembocaduras de los ríos Mizo y Eo.

El jefe de la misión será el doctor Gómez Larrabeta, director del laboratorio de Vigo, del Instituto de Investigaciones Pesqueras, y como subjefe actuará el señor López Vega, biólogo de dicho Instituto.

En la misión colaborará un grupo de estudiantes universitarios con el personal, que pertenece en su totalidad al laboratorio vigués.

ESPAÑA EN BOTE

Dos vizcaínos, Vicente Canito y Pedro Sainz, han realizado una espectacular vuelta a España en un bote neumático. La aventura ha durado dos años, concluyendo en Barcelona el pasado día 4 de agosto. Los dos jóvenes marinos fueron recibidos posteriormente por la población de Bermeo, donde se inició la singular vuelta, informando que para próximas fechas tienen previstos nuevos proyectos de similares características.



NACIONAL

Estrategia azul

España ha aprobado una ambiciosa Estrategia Marítima 2025–2050 que marca el rumbo hacia un sector más sostenible, competitivo e innovador. Con siete ejes estratégicos, busca modernizar la flota, impulsar la náutica de recreo, fomentar el empleo azul y reforzar el liderazgo marítimo del país.

M ANABEL GUTIÉRREZ

El Consejo de ministros ha dado luz verde a la Estrategia Marítima de España 2025–2050, una hoja de ruta que marcará el rumbo del transporte marítimo nacional durante las próximas décadas. El documento, impulsado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha contado con la participación de 11 ministerios y del conjunto del sector marítimo.

Este documento se presenta como un proyecto de país que busca modernizar y descarbonizar un sector clave para la economía española, responsable del 66,8% de las exportaciones y del 70,5% de las importaciones. Entre sus prioridades destacan la transición ener-



gética, la innovación tecnológica, la competitividad de las flotas, la sostenibilidad portuaria y la profesionalización del empleo marítimo.

PLAN DE DESCARBONIZACIÓN

El plan contempla siete ejes estratégicos, entre ellos la creación de un marco específico para la náutica de recreo y la actualización del régimen jurídico de los registros maríti-

mos, con especial atención al Registro Especial de Buques de Canarias.

Además, se pondrá en marcha un Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo, que incluirá subvenciones para la renovación de flotas, el desarrollo de corredores verdes y la adaptación normativa y operativa del sector. También se prevé la concesión de avales del Estado para facilitar el acceso a financiación por parte de las navieras.

Con esta estrategia, España se alinea con los objetivos europeos del paquete Fit for 55 y con las metas de la Organización Marítima Internacional (OMI), reforzando su compromiso con un transporte marítimo más limpio, competitivo y sostenible. ■

Prevé la concesión de avales del Estado para facilitar el acceso a financiación de las navieras



GALICIA

La importancia del congelado

Conxemar calienta motores. En pocas semanas, Vigo será de nuevo la capital mundial de la pesca al congregar a cientos de empresas y a los líderes del sector en la 51º edición de la feria de productos del mar congelados y celebrar el 13º Congreso Internacional Conxemar FAO MAPA.

M ANA DIAZ

Las 230 compañías agrupadas en la Asociación Española de Mayoristas, Importadores, Exportadores y Transformadores de Productos de la Pesca y la Acuicultura (Conxemar) suponen el 66,5% de la facturación nacional en el sector del congelado. Según los últimos datos, en 2023 exportaron productos por un valor de 1.634,88 M€. Por eso, la internacionalización es uno de sus objetivos para 2026. Para su presidente, Eloy García, "el futuro del sector pesquero se está escribiendo en regiones de Latinoamérica, África y Asia", de ahí el interés en establecer lazos y vínculos comerciales en países de aquellas latitudes. También quieren revertir la caída del consu-



mo de pescado, con campañas que combinen la divulgación científica y la educación nutricional, ejercer un papel de "liderazgo" regulatorio a nivel nacional y europeo y apostar por la sostenibilidad como ventaja competitiva.

CONGRESO Y FERIA

En Vigo calientan motores. El Congreso Internacional de Conxemar y FAO, que se celebrará el 6 de octu-

bre, cuenta en esta 13ª edición con el apoyo organizativo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA). Bajo el lema "Aquatic Food = Food Security" identificará los alimentos de origen acuático con la seguridad alimentaria y conmemorará el 30º aniversario del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO. Además, se abordarán temas como el potencial de las algas y su aportación a la alimentación mundial, las proteínas de cultivo y la biotecnología alimentaria.

A continuación, el Instituto Ferial de Vigo (Ifevi) será sede de la 26ª edición de la feria Conxemar. Más de 760 expositores procedentes de 46 países ocuparán los 37.000 metros cuadrados del recinto de la que sin duda es una de las más importantes muestras del sector transformador del mundo. M

Los últimos datos indican que la actividad exportadora de los socios de Conxemar alcanzó casi los 1.635 M€

Buque televisivo



Los periodistas Thorsten Thor e Ingo Tabel de la productora alemana Ich.Tv embarcaron el pasado mes de agosto en el Juan de la Cosa para realizar un documental sobre la



labor del buque asistencial del ISM durante la costera del bonito en el Cantábrico. El reportaje se emitirá en el canal ARTE, entre otros medios de difusión.

Estrechando lazos



La directora del ISM de Málaga y Granada, Olvido Santos, visitaba la Cofradía de Pescadores de Motril, invitada por Inmaculada Carrasco, gerente de la Organización de Productores Pesqueros de Motril (OPP-85) e Ignacio López, patrón mayor, para conocer tanto las instalaciones reformadas como el trabajo que se está desarrollando, y así establecer líneas de colaboración entre todas las entidades del sector en aras a formar profesionalmente tanto a los trabajadores como a las futuras generaciones, incentivando paralelamente

su promoción y el acceso al sector de la pesca profesional.

Olvido Santos también mantuvo una reunión en las instalaciones de la Cofradía de Pescadores de Estepona, con los patronos y secretarios de las Cofradías de Fuengirola, Marbella, Estepona y Motril, en la que se abordaron temas de formación, novedades normativas y otros asuntos de relevancia para el sector pesquero.

Por la conciliación familiar

Nuevas medidas que mejoran la vida familiar y profesional, entre ellas la ampliación del permiso por nacimiento y la retribución parcial del permiso parental, tras la publicación del Real Decreto-ley 9/2025, de 29 de julio. Estas disposiciones representan un avance en el cumplimiento de obligaciones europeas que recoge la Directiva 2019/1158. Entre las novedades, destaca el incremento, con carácter general, de la duración del permiso de nacimiento y cuidados, adopción, guarda

con fines de adopción y acogimiento en tres semanas, las últimas con un diseño más flexible, garantizando la percepción de los ingresos ordinarios.

Gamba roja



España consigue una cuota adicional de cerca de 40 toneladas de gamba roja para el Mediterráneo mediante un acuerdo de intercambio con Francia. La secretaria general de Pesca, Isabel Artíme se ha reunido con los representantes del sector para analizar la situación actual de las pesquerías en este caladero en cuanto a días de esfuerzo, cuotas y certificación de copos para la planificación y el seguimiento de la acti-

vidad de cara a la campaña de 2026. Además, se ha publicado la resolución por la que 192 buques de arrastre del Mediterráneo dispondrán en 2025 de un 80% más de días de pesca adicionales respecto a 2024. En total, se asignan 2.201 días de pesca adicionales, lo que supone un 3% del total de jornadas concedidas a España, gracias a la instalación de puertas voladoras que minimizan el impacto sobre el fondo.

Salud preventiva



Fundamar ha puesto en marcha la campaña 2025 para la prevención del dolor músculo-esquelético en el marisqueo a pie. La campaña comenzó el pasado mes de julio en la playa de Anido de Muros. El programa tiene como objetivo prevenir y reducir los trastornos músculo-esqueléticos, dolencias comunes entre las personas trabajadoras del sector debido a la exposición continuada a condiciones físicas exigentes, posturas forzadas, movimientos repetitivos y manipulación de cargas.

Esta temporada, además de los aspectos informativos, la campaña se implementará con ocho sesiones

de ejercicios terapéuticos específicos, diseñados para aplicarse antes, durante y después de la actividad laboral, adaptados a las características físicas del marisqueo a pie. La campaña cuenta con la colaboración del Colegio Oficial de Fisioterapeutas de Galicia (CoFiGa) y con la financiación de la Xunta de Galicia.

Apoyo del sector

El sector pesquero español celebra la decisión del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de recurrir en casación ante el Tribunal de Justicia de la UE, la sentencia que desestimó los recursos presentados por el Reino de España y la Organización de Productores Pesqueros (OPP-7) Puerto de Burela, con el respaldo de la Xunta de Galicia, contra el Reglamento de Ejecución 2022/1614 que cerró 87 zonas del Atlántico nororiental a las artes de fondo al considerarlas zonas vulnerables.

Patrimonio marítimo



La Cátedra de Historia y Patrimonio Naval de la Universidad de Murcia, a través de su plataforma virtual, ofrece formación reglada, con certificación y créditos, sobre patrimonio marítimo a través de los cursos sobre Instituciones patrimoniales navales y marítimas, Gestión de fondos marítimos y Metodología de la investigación. Más información en catedranaval@um.es.

Conociendo la acuicultura



Más de 400 estudiantes de secundaria, FP y universidad han participado este año, en una nueva edición de los "School Trips", una iniciativa de carácter educativo impulsada por Apromar en Águilas (Murcia) de la mano de Cooke España, para conocer de primera mano el papel de la acuicultura como fuente sostenible de alimentación.

Premios Westmed 2025

La Unión Europea lanza una nueva convocatoria de los Premios Westmed destinados a proyectos de economía azul. Este concurso internacional tiene como objetivo dar visibilidad a las historias de éxito que brindan soluciones innovadoras y replicables en otros países de la UE. Las categorías son Consumo y producción sostenible; Biodiversidad; Conservación del hábitat marino y ordenación del espacio marítimo; Clústeres marítimos y Habilidades azules y alfabetización oceánica.

Los ganadores, además de un viaje a la próxima conferencia Westmed, recibirán asesoramiento, financiación y promoción para sus proyectos. El plazo de inscripción está abierto hasta el 30 de septiembre.

Anatomía de una derrota: Campaña naval de Trafalgar 1804-1805

“El San Juan Nepomuceno luchó contra seis barcos ingleses a la vez”

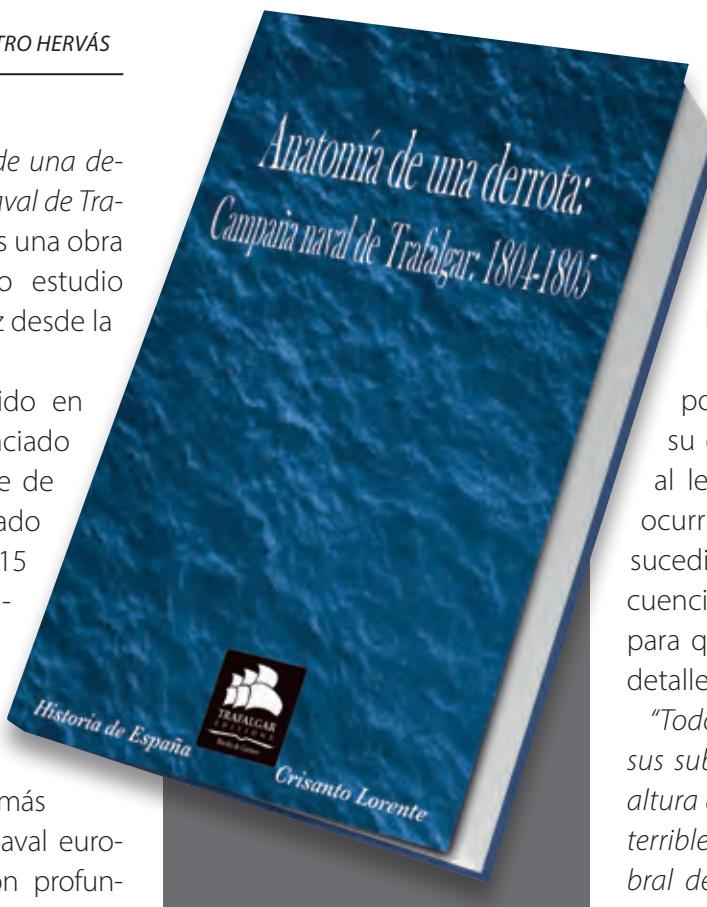
M JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

El libro *Anatomía de una derrota: Campaña naval de Trafalgar 1804-1805* es una obra con un profundo estudio del desastre que ve la luz desde la óptica española.

Crisanto Lorente, nacido en 1967 en Madrid y licenciado en Economía, es amante de la Historia y un apasionado de los wargames. En 2015 fundó la Editorial Trafalgar Editions.

En este libro, que ofrece una visión detallada y bien documentada de uno de los eventos más cruciales en la historia naval europea, el autor analiza con profundidad las causas, el desarrollo y las consecuencias de la famosa batalla de Trafalgar. La obra destaca por su enfoque analítico y su capacidad para contextualizar la batalla dentro del marco político y militar de la época. Es una lectura recomendada para quienes tengan interés en la historia militar, naval y en los momentos clave que marcaron el destino de Europa en el siglo XIX.

Además, Lorente logra mantener un tono accesible, haciendo que el



Autor: Crisanto Lorente

Edita: Trafalgar Editions

contenido sea comprensible tanto para expertos como para los lectores curiosos.

“El Santísima Trinidad se intentó retirar para reparaciones, pero no pudieron llevarlo a cabo y a las 15:30 estaba sin gobierno, desarbolado, inutilizada la mayor parte de la ar-

tillería (...). Al ser totalmente inoperante se rinde a las 16:00 al Conqueror y al Neptune, que lo acosaban, arriando la bandera al no poder hacer fuego y recibiéndolo él”, se puede leer en uno de los capítulos.

La narrativa se caracteriza por su análisis minucioso y su estilo reflexivo, permitiendo al lector entender no solo qué ocurrió, sino también por qué sucedió y cuáles fueron las consecuencias. Es una excelente opción para quienes desean entender en detalle esta derrota naval.

“Todos los mandos españoles y sus subalternos supieron estar a la altura de las circunstancias, duras y terribles, entrando juntos en el umbral de la muerte dando lo mejor que llevaban dentro en el peor de los momentos”, dice en otro apartado, en una reflexión sobre la resiliencia, la estrategia y la importancia de aprender de los fracasos para construir un futuro mejor, que explora las decisiones, las circunstancias y las emociones involucradas.

El libro *Anatomía de una derrota: Campaña naval de Trafalgar 1804-1805*, se encuentra a la venta en librerías y plataformas digitales por un precio de 20 €. M

Centro Nacional de Formación Marítima Isla Cristina

Dirección:
Avda. Federico Silva Muñoz s/n
21412 Isla Cristina (Huelva)
Tel. 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



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



Consíguela en el
App Store



Disponible en
Google Play

*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

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA