



MAR

Nº 661

DICIEMBRE 2025

Médicos en Gran Sol
Vidas salvadas en el
caladero más peligroso

A la vanguardia
Los puertos españoles
siguen al alza

TAC y cuotas
¿Está obsoleto el
modelo que se aplica?

REVISTA

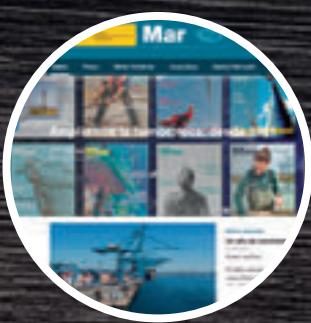
MAR NEWSLETTER

SUSCRÍBETE para estar al día
de todas las noticias

[revistamar\(seg-social.es/](http://revistamar(seg-social.es/)



PDF



WEB



PAPEL

AHORA TAMBIÉN EN TU CORREO ELECTRÓNICO

Ley 47: Mirando hacia el futuro



Se cumplen diez años de la entrada en vigor de Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, un conjunto normativo cuya importancia fue y sigue siendo fundamental.

La Ley 47/2015 llegó para otorgar seguridad jurídica a un colectivo expuesto a condiciones laborales singulares y aunque la normativa ha envejecido dignamente, se han detectado elementos que tras una década hacen recomendables ciertas modificaciones.

La corresponsabilidad en el cuidado familiar, la transformación de algunos empleos o la aparición de otros novedosos, la igualdad de género, las diferentes condiciones de trabajo o la irrupción de nuevas enfermedades laborales se encuentran entre las propuestas que el ISM impulsa.

Se ha planteado la necesidad de incluir en el Régimen Especial del Mar a colectivos como el de buceadores recreativos u otros que realizan

su actividad por cuenta propia en el entorno marítimo y que actualmente están encuadrados en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos: observadores científicos, empleados de seguridad a bordo y observadores de pesca, así como los armadores no embarcados.

Un lugar de trabajo digno, al igual que un final de la vida laboral con una remuneración adecuada y también la posibilidad de retornar a ella si el trabajador lo considera, teniendo como incentivo que sea compatible con el cobro de la pensión, es lo que se pretende para todo aquel que desarrolle su labor en el sector marítimo-pesquero.

Sin olvidar que el compromiso firme del ISM pasa por consultar al sector en todas las fases, este aniversario servirá para realizar un análisis prospectivo, que además de identificar tendencias basadas en los cambios sociales, permita tomar decisiones estratégicas que sigan en la senda de mejorar la protección social de la gente del mar. **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)

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

661. Diciembre 2025



Foto de portada: Gaviota báltica (Arturo Rivera)



Puertos fuertes y punteros



El Anuario Estadístico de 2024 confirma la fortaleza del sistema portuario español. **PÁGINA 10**

Una década de protección social



La Ley 47/2015 marcó un antes y un después en el bienestar de la gente del mar. **PÁGINA 16**

Impulsar la flota mercante



Estrategia Marítima, una visión de futuro para fortalecer al sector del transporte y hacerlo más competitivo. [PÁGINA 26](#)

Reparto de TAC y cuotas



¿Sistema obsoleto? En diciembre el sector contiene el aliento para conocer cuánto podrá pescar. [PÁGINA 34](#)

Visitar al Kraken



La localidad asturiana de Luarca es la sede del Museo del Calamar Gigante, único en el mundo. [PÁGINA 48](#)

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:

14 Rol digital en los buques del ISM

Ya operan bajo el nuevo sistema telemático, agilizando trámites y reduciendo tiempos en plena navegación.

20 Complementando el Convenio 188

Propuestas para garantizar a nivel internacional las condiciones laborales de los pescadores migrantes.

22 Avances en gestión

Las Jornadas de Directores Provinciales se celebraron en Cádiz con importantes novedades.

30 La suerte de tener pescado

Campaña de Apromar para visibilizar la importancia de la acuicultura en el suministro de productos del mar.

32 Armonizar normativas en la UE

La Tribuna de Cristián Castaño dedicada a la coordinación de los sistemas de seguridad social para la gente del mar.

38 Mejoría en el Mediterráneo

El Foro Científico de la Pesca constata un aumento de las poblaciones y también aspectos de mejora.

40 Sostenibilidad pesquera en Palamós

Más de 70 expertos debaten sobre el futuro de la pesca artesanal a la búsqueda de soluciones conjuntas.

42 Bibliotecas orales del mar

Una iniciativa para rescatar saberes, relatos y prácticas sostenibles que han definido la identidad marinera.

46 Dar visibilidad a la labor

El ISM ha estado presente en los congresos Bluegrowth de Cádiz y Sun&Blue de Almería.

52 Salud mental

La formación y las campañas de concienciación como herramientas para la prevención del acoso por género.

56 Páginas médicas

El sol como fuente de bienestar y a la vez de peligro para nuestro organismo.

58 Cocina a bordo

Una original receta de tarta de queso es la propuesta del mes, elaborada por cocineros y médicos del ISM.

Síguenos en:

RevistaMAR.ISM

@ISMrevistamar

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

Descárgala en tu smartphone



ÁNGELES DE LA GUARDA

Salvando vidas

La profesión médica es un compendio de vocación de servicio, responsabilidad, capacidad de análisis y toma de decisiones y de una actualización constante, pero cuando la labor se ejerce a bordo de un buque asistencial en el Atlántico Norte, hay que añadir cualidades que nada tienen que ver con lo que se estudia en la facultad de medicina.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

Los buques asistenciales del Instituto Social de la Marina tienen una dotación de 30 tripulantes, entre los que figuran dos médicos, un personal de enfermería y un técnico en emergencias sanitarias.

El Esperanza del Mar navega por el Atlántico norte acompañando a la flota durante las diferentes campañas pesqueras a lo largo de todo el año. Casteltownbere, la ciudad costera más cercana, situada al su-

roeste de Irlanda, está a 200 millas náuticas, un día y medio de navegación.

Navegar en invierno por aguas de Gran Sol y Azores es solo para valientes. Si el Señor de los Vientos está calmado, los amaneceres son de una belleza incommensurable. "Rara vez hay buen tiempo en Gran Sol", dicen los marinos experimentados y hay quien añade que éste es uno de los caladeros más peligrosos del mundo.

Aunque el Rey Sol esté presente durante la faena, todo puede cambiar cuando Poseidón desata

su furia y Santa Lucía se retira, dejando sin visibilidad al puesto de mando. Los barcos suben y bajan y parecen ser engullidos por olas de diez metros. En estas condiciones especialmente duras, el Esperanza del Mar es el ángel de la guarda de los pescadores.

Cualquier intervención médica o asistencial en estas condiciones



en alta mar



adversas se vuelve mucho más compleja aún.

MÁS ALLÁ DEL HOSPITAL

Llevar la salud más allá de los muros de un hospital convencional al asistir a la gente de mar en el medio hostil en el que trabajan, es la principal motivación de todos los tripulantes de un buque asistencial.

Desde el punto de vista operativo (ver recuadro de página 9) toda asistencia sanitaria que requiera una consulta ambulatoria debe realizarse mediante el desplazamiento al buque hospital del paciente para el que se solicita atención, aunque en ocasiones, según la severidad del caso, el personal sanitario puede desplazarse al buque demandante de asistencia.

Otra parte del trabajo de médicos y enfermeros del buque son las recomendaciones y atención a los

pacientes por vía telemática.

En los casos más graves, se coordina la evacuación del marino al puerto más cercano (Casteltownbere en Irlanda o Brest en Francia) bien desde el propio buque, bien a través de helicóptero. También se cuenta con la asistencia de especialistas médicos a través de interconsultas mediante servicios de telemedicina concertados.

A LOS MANDOS

El capitán Luis Gonzaga, que lleva desde 2023 a los mandos del Esperanza del Mar, tras 13 años como oficial, reconoce la dificultad de la tarea: *"La asistencia sanitaria bajo condiciones meteorológicas adversas representa una tarea compleja especialmente en los desplazamientos entre barcos que suponen maniobras de alto riesgo en los que se utilizan embarcaciones de rescate*

rápido con sus correspondientes medios de puesta a flote especializados, diseñados para garantizar la mayor seguridad posible tanto en el lanzamiento como en la recuperación".

El capitán nos relata que *"el factor más desafiante suele ser, en la mayoría de los casos, el estado del mar, el viento, la visibilidad y otras condiciones meteorológicas que complican cualquier maniobra, ya se trate de asistencias sanitarias simples o de evacuaciones a puerto o por medio de helicóptero".*

Las asistencias médicas más frecuentes están relacionadas con traumatismos por accidentes, así como complicaciones o descompensaciones de patologías crónicas, que en muchos casos requieren ingresos en el buque hospital.

También cobra especial relevancia mantener adecuadamente adiestrada a toda la tripulación para



trabajar bajo circunstancias adversas, incluido el personal sanitario.

LA MOTIVACIÓN

El doctor Carlos Veleda lleva como médico a bordo del Esperanza del Mar un año, previamente había prestado servicios en el Centro Radio Médico, radicado en Madrid. "La motivación para ejercer mi profesión a bordo del buque, ha sido incursionar en una labor asistencial totalmente distinta. La medicina, más allá de ser una profesión, es una vocación de servicio. Trabajar como médico a bordo del buque hospital representa una de las formas más exigentes de ejercer esa vocación, brindar atención sanitaria donde las distancias, los recursos o las circunstancias impiden un acceso fácil a la salud".

Las asistencias más habituales son por traumatismos y complicaciones en patologías crónicas

Ejercer la medicina en alta mar "con las marejadas y balances del barco, además de estar lejos de tierra y de la familia, es lo más difícil-añadió Carlos Veleda- además de tomar decisiones clínicas en contexto de incertidumbre y gran responsabilidad... todo esto me ha hecho apren-

der que la medicina en el mar exige preparación, conocimientos, inteligencia, improvisación, autocontrol y la capacidad de priorizar, con ecuanimidad y serenidad".

El doctor Veleda siente como un reto el trabajar como médico a bordo de un buque hospital "representa un desafío integral, profesional y humano, que exige mucha vocación y entrega, pero también ofrece una experiencia única de crecimiento, aprendizaje y servicio que trasciende el ejercicio habitual de la medicina y se convierte en una verdadera misión al servicio de la humanidad".

UNIR DOS MUNDOS

El doctor Óscar Creo lleva también un año integrando el equipo médico del Esperanza del Mar, en su



Luis Gonzaga

Capitán del Esperanza del Mar

"Hay situaciones a las que nunca llegas a acostumbrarte, por mucho que te adiestres para afrontarlas. Me refiero a aquellas de carácter humano, como la recogida de cadáveres en cayucos, la búsqueda y rescate de un hombre al agua de un pesquero en Mauritania o emergencias graves como un incendio a bordo"



Carlos Veleda

Médico de Sanidad Marítima

"Saber que el trabajo que a diario realizamos puede aliviar el dolor y mejorar la calidad de vida de personas en situación de necesidad nos ofrece una gran satisfacción y más atender a trabajadores que laboran en condiciones muy difíciles y aún así ponen todo su empeño, fuerzas, energía y ganas"



Óscar Creo

Médico de Sanidad Marítima

"Lo más retador es enfrentarse a la gran variedad de pacientes y patologías que atendemos, además de las condiciones del mar que influyen directamente en nuestro trabajo: los desplazamientos en lancha o el movimiento constante del barco pueden dificultar hasta las tareas asistenciales más básicas"

primer trabajo como médico asistencial. "Tenía interés por vivir una experiencia profesional y personal diferente, uniendo dos mundos muy interesantes: la medicina y el mar. Poder brindar atención médica a los marineros y tripulantes que a menudo están desprotegidos y expuestos a condiciones difíciles en su día a día me resulta profundamente gratificante. Decidí iniciar esta experiencia únicamente durante un mes para ver si me gustaba... y llevo un año ya".

En alta mar no siempre se cuenta con todos los medios "y en muchas ocasiones -añadía Óscar Creo- debemos resolver los casos únicamente con los medios y conocimientos propios de los médicos asistenciales, lo que implica una gran responsabilidad".

El buque dispone de un equipamiento médico muy completo desde un ecógrafo, equipos de radiografías o una lámpara de hendidura, hasta una sala de UCI completamente equipada y quirófanos.

No es un sentimiento exclusivo del personal sanitario de un buque reconocer que "lo más difícil de ejercer la profesión a bordo de un barco es, sin duda, pasar largos períodos lejos de la familia y de las personas que queremos. Estar un mes entero embarcado supone un reto emocional importante pero cuando te adaptas a la vida a bordo, los compañeros se convierten en tu familia", señala el doctor Creo.

Cual Nereidas, protectoras de los marinos según la mitología griega, los médicos de sanidad marítima no siempre están visibles pero el pescador sabe que cuenta con ellos y esa tranquilidad de saber que navegan cerca, no tiene precio. **M**

Principales intervenciones campaña 2025

Tan solo una breve muestra de algunas intervenciones durante la campaña.

Dificultad respiratoria

Un marinero del pesquero Albo Puertas con un cuadro de fatiga, mal estado general, y dificultad para respirar que le imposibilitaba la realización de sus labores tuvo que ser hospitalizado durante cinco días en el buque hasta que su mejoría permitió que fuera retornado a su barco.

Afección neurológica

Un tripulante del pesquero Pedra Blanca con una afección neurológica aguda, tras ser atendido e ingresado en la UCI del Esperanza del Mar se coordinó con Salvamento Marítimo su traslado por medios aéreos a un centro hospitalario en Inglaterra.

Extracción de anzuelo

Desde el pesquero Nuevo Horizonte Abierto se trasladó a un marinero con un anzuelo alojado en la región interdigital de la mano izquierda. Tras descartar un traumatismo óseo, mediante

una radiografía, se procedió a realizar la extracción tras la que se le regresó a su buque con una pauta de medicación y un posterior seguimiento.

Lesión ocular

Al haber perdido gran parte de la visión tras un golpe, un marinero del pesquero Cuca, fue atendido conjuntamente en el buque por los médicos de Sanidad Marítima y los especialistas de oftalmología del Hospital Gómez Ulla en tierra, mediante interconsulta. El marinero regresó a su barco con un tratamiento y seguimiento adecuados.

Traumatismo óseo

Un estudio radiológico constató que un marinero del Playa de Luarca sufría de un traumatismo en la parrilla costal izquierda por lo que se ordenó su hospitalización en el buque donde se pudo controlar el dolor y poner en práctica una terapia de ejercicios respiratorios para mantener las vías aéreas expandidas. El apoyo psicológico resultó fundamental para su recuperación durante los cuatro días de hospitalización.



ANUARIO ESTADÍSTICO 2024 PUERTOS DEL ESTADO

Récord en mercancía y pasajeros

El Anuario Estadístico 2024 confirma la fortaleza del sistema portuario español, que cerró el ejercicio con 557,8 millones de toneladas movidas, un 2,6% más que en 2023. La mercancía general bate récords, el tráfico de contenedores crece a doble dígito y los pasajeros alcanzan cifras históricas. Sin embargo, la sostenibilidad, la digitalización y la competencia internacional marcan los retos del futuro.

M ANABEL GUTIÉRREZ
TEXTO E INFOGRAFÍA

El transporte marítimo sigue siendo la columna vertebral del comercio exterior español. Según el Anuario Estadístico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal, publicado por Puertos del Estado, el tráfico total

alcanzó los 557,8 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 2,6% respecto a 2023. Aunque no se superó el récord histórico de 2019 (564,6 millones), la tendencia es positiva y consolida la recuperación iniciada tras la pandemia.

La mercancía general se erige como protagonista: 278,5 millones de toneladas, un 6,1% más que el año anterior, impulsada por el re-

punte del tráfico contenerizado en tránsito (+10,3%). Este segmento representa ya el 51% del total, confirmando la importancia de la logística intermodal y la especialización de las terminales.

LUCES Y SOMBRA

Los graneles líquidos crecieron un 2% hasta los 178,8 millones de toneladas. El petróleo crudo (+4,7%),



la gasolina (+29,8%) y el gasoil (+6,5%) compensaron la fuerte caída del gas natural (-26,3%). El tránsito de productos petrolíferos y químicos se disparó un 16,2%, favorecido por los desvíos de rutas tras los ataques en el mar Rojo, que obligaron a modificar itinerarios globales.

En cambio, los graneles sólidos sufrieron un retroceso del 6,4%, hasta 84,8 millones de toneladas. La descarbonización y el cierre de centrales térmicas hundieron el tráfico de carbón (-41,2%), mientras que los cereales y sus harinas bajaron un 14,2% tras el fin del ciclo de acumulación de stocks provocado por la guerra en Ucrania. Solo los minerales y residuos metálicos (+12,7%) y algunos tráficos agroalimentarios amortiguaron la caída.

UN 15% MÁS

El tráfico de contenedores alcanzó los 18,1 millones de TEU, un 10,7% más que en 2023, con un crecimiento notable en tránsito (+15,3%). Este dato refuerza la posición estratégica de España en las rutas Este-Oeste y Norte-Sur, gracias a puertos como Algeciras, Va-

Pasajeros en cifras históricas: más de 40,9 millones, con 12,8 millones de cruceristas

lencia y Barcelona, que concentran el 46% del tráfico total.

El ro-ro, vinculado al transporte rodado, también avanzó, aunque de forma más moderada (+1,1%), con 72,6 millones de toneladas. Las conexiones con el norte de África y las islas Baleares y Canarias siguen siendo claves para el movimiento de productos hortofrutícolas, textiles y ganado.

PASAJEROS Y CRUCERISTAS

El tráfico de pasajeros en los puertos españoles alcanzó en 2024 un récord histórico de 40,9 millones de personas, lo que supone un incremento del 4% respecto a 2023. Este crecimiento confirma la recuperación del turismo marítimo y

consolida a España como uno de los destinos más atractivos del Mediterráneo y el Atlántico.

Del total, 28 millones de pasajeros corresponden a líneas regulares, con un aumento del 2,7%, impulsado por la Operación Paso del Estrecho, las conexiones con Baleares y Canarias y el refuerzo de rutas con el norte de África. Este segmento mantiene su papel esencial en la movilidad entre la península y los archipiélagos, así como en el transporte de vehículos en régimen de pasaje.

Por su parte, el tráfico de cruceros registró un crecimiento del 6,8%, alcanzando 12,8 millones de cruceristas, lo que marca un nuevo máximo histórico. Puertos como Barcelona, Baleares y Las Palmas lideran este segmento, gracias a su capacidad para operar megabuques y ofrecer servicios especializados. Barcelona destaca especialmente en operaciones de *turnaround*, donde los pasajeros inician o finalizan su viaje, consolidando su posición como puerto base en el Mediterráneo.

Este auge del crucero no solo refleja la recuperación del turismo in-



FUENTE: Elaboración propia con datos del Anuario Estadístico 2024 de Puertos del Estado.



Puerto de Algeciras

El Puerto de Algeciras consolida su liderazgo en el sistema portuario español tras cerrar 2024 con 103,6 millones de toneladas y 4,7 millones de TEUs, situándose entre los cinco primeros de Europa. La dársena gaditana atendió 31.503 buques, incluidos más de 200 megabuques, y mantiene conexiones con 200 puertos del mundo. El enlace con Tánger Med registró 505.000 camiones, cifra que prevé duplicarse antes de 2030. Pese a la caída del 47% en graneles sólidos, los líquidos crecieron un 7,3%, y las exportaciones de aceite de oliva subieron un 8,7%. La Autoridad Portuaria proyecta invertir 505 millones hasta 2028 reforzando su papel estratégico en el Mediterráneo occidental.

ternacional, sino también la apuesta por itinerarios sostenibles y experiencias *premium*. Las navieras han incorporado buques más eficientes, con sistemas de reducción de emisiones y conexión eléctrica en puerto (OPS), alineándose con los objetivos europeos de descarbonización.

El impacto económico es significativo: cada escala genera actividad en sectores como hostelería, transporte, comercio y servicios turísticos, dinamizando las economías locales y proyectando la imagen de España como destino seguro y competitivo. Además, el crecimiento del tráfico de pasajeros refuerza la necesidad de infraestructuras modernas, digitalización de procesos y estrategias de sostenibilidad para mantener la competitividad en un mercado global en expansión.

EN TRES PUERTOS

El mapa portuario español mantiene una marcada concentración en tres enclaves que canalizan casi la mitad del tráfico nacional. Bahía

557,8 millones de toneladas movidas en 2024: el sistema portuario español crece un 2,6%

de Algeciras conserva el liderazgo gracias a su posición estratégica en el Estrecho y a la especialización en contenedores y graneles líquidos, aunque registra un ligero retroceso respecto al año anterior. Valencia refuerza su papel como plataforma mediterránea impulsada por la mercancía general y el tráfico contenerizado, mientras Barcelona consolida su condición de puerto base con cifras históricas en cruceros y contenedores.

Este escenario evidencia la dualidad del sistema: grandes *hubs* internacionales que absorben la mayor parte del movimiento y

puertos medianos que buscan nichos para sostener su competitividad. La evolución de cada enclave está marcada por factores globales como la transición energética, la digitalización y la volatilidad de las rutas marítimas, que condicionan inversiones y estrategias futuras.

OTROS TRÁFICOS

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

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

RETOS INELUDIBLES

El crecimiento plantea desafíos en materia ambiental. Puertos del Estado avanza en la electrificación de muelles (OPS), la reducción de emisiones y la gestión eficiente de recursos, alineándose con los objetivos europeos de descarbonización. Sin embargo, la competencia global exige equilibrar sostenibilidad y eficiencia para no perder competitividad. La digitalización es otro eje estratégico. Plataformas inteligentes, trazabilidad mediante *blockchain* y análisis de datos mejoran la operativa y la seguridad. La ciberseguridad se refuerza ante el riesgo creciente de ataques a infraestructuras críticas. El transporte ferroviario movió 11,6 millones de toneladas, un 5,3 % menos que en 2023, lo que evidencia la necesidad de impulsar la intermodalidad. El Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria financia proyectos para mejorar las conexiones ferroviarias, clave para reducir emisiones y aumentar la competitividad. **M**

Gustavo Santana
Presidente de Puertos del Estado

“España consolida su posición”

El Anuario Estadístico más allá de las cifras puntuales, confirma que España consolida su posición como referente logístico del sur de Europa y pieza clave en la logística mundial. Refleja la capacidad de trabajo y adaptación de unos puertos que son auténticos motores de la economía.

Pero sería un error interpretar estas cifras solo en clave de éxito y caer en la autocomplacencia. Detrás de esos datos se esconden retos estructurales de gran calado que marcarán el rumbo del sistema portuario en la próxima década: la sostenibilidad, la digitalización y en general, las herramientas necesarias para impulsar la resiliencia ante la incertidumbre geopolítica y económica.

Para afrontarlos, Puertos del Estado y el sistema portuario de titularidad estatal invertirán más de 7.000 millones de euros entre 2025 y 2029. 7.000 millones que reforzarán las infraestructuras para afrontar los cambios en la demanda, que contribuirán a crear puertos más verdes y digitales, que reforzarán las conexiones viarias y ferroviarias, y que mejorarán la vida de la ciudadanía mediante proyectos puerto-ciudad. La sostenibilidad ya no es una opción sino una exigencia. La transición hacia puertos más ver-

des -con muelles electrificados, energías renovables y gestión eficiente de recursos y residuos-, será determinante para cumplir los objetivos climáticos europeos y mundiales e impulsar la competitividad. En paralelo, la digitalización representa otro gran salto cualitativo. Los llamados *smart ports* no son una moda tecnológica, sino una necesidad operativa. El análisis y gestión del dato, la automatización y en general las nuevas tecnologías permitirán reducir costes, mejorar la trazabilidad y ofrecer servicios logísticos más eficientes. El anuario de 2024 es un recordatorio de que crecer no basta. El verdadero desafío será hacerlo de forma sostenible, inteligente y competitiva, y en ello estamos poniendo todo nuestro esfuerzo.





LOS BUQUES DEL ISM SE ADAPTAN AL SISTEMA TELEMÁTICO

Hacia la era digital

El ISM aplica el Real Decreto 186/2023 en sus buques asistenciales, integrando el rol y el despacho electrónicos mediante plataforma telemática. Esta solución permite enrolear tripulaciones, gestionar documentación y planificar navegación con trazabilidad y firma digital. *“Los trámites son más ágiles y seguros desde el buque”*, destaca Luis Gonzaga León, capitán del Esperanza del Mar.

M A. GUTIÉRREZ / P. ROMERO

FOTO: IVÁN GONZÁLEZ VARONA.

JEFE DE BUCEO EN EL JUAN DE LA COSA

Desde el pasado 15 de agosto, el sistema portuario español vive una transformación histórica: el despacho y el rol del buque, trámites esenciales para la navega-

ción, se gestionan ahora de forma electrónica. La medida, impulsada por el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, afecta a todos los buques, incluidos los asistenciales del ISM. La implantación del rol electrónico permite gestionar el enrolamiento de tripulaciones, la documentación del buque y la planificación de navegación desde una plataforma digital.

La entrada en vigor de esta norma marca un antes y un después en la administración marítima española. El tradicional sistema presencial, basado en la entrega física de documentos en las capitánías marítimas, se sustituye por un modelo telemático que apuesta por la simplificación y la declaración responsable. El nuevo esquema introduce cuatro modalidades de

El autodespacho es el trámite que afecta directamente a los buques del ISM

despacho: por autorización expresa, por declaración responsable en régimen general, por declaración responsable en régimen simplificado y el autodespacho, reservado para buques del Estado y casos excepcionales (ver recuadro). Este último es el que afecta directamente a los buques asistenciales del ISM, el Esperanza del Mar y el Juan de la Cosa.

CONECTIVIDAD ESTABLE

En este contexto, los buques hospital Juan de la Cosa y Esperanza del Mar, del ISM, ya cumplen con la normativa. Estos barcos, únicos en el mundo por su carácter asistencial y propiedad pública, continúan prestando servicio en condiciones extremas, ahora con una gestión más ágil y segura.

José Julián Suárez, director provincial del ISM en Las Palmas (puerto base del Esperanza del Mar) explica que "el rol, documento oficial y obligatorio que registra a toda la tripulación, pasa a ser electrónico y contendrá entre otros los datos más importantes del buque, así como el tipo de navegación, puerto de salida y llegada, y se podrá enrolar y desenrolar la tripulación electrónicamente".

La digitalización aporta rapidez y trazabilidad, pero también exige conectividad estable en la mar.

Un sistema más seguro

Las cuatro modalidades de despacho según este Real Decreto son:

 **Declaración responsable en régimen general:** Es el procedimiento ordinario para autorizar la salida a la mar. Requiere la verificación documental completa y el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad y protección del medio marino. Se aplica a buques que no pueden acogerse a modalidades simplificadas.

 **Autodespacho.** Permite que el propio armador o capitán realice el trámite de despacho mediante declaración responsable, siempre que el buque cumpla las condiciones establecidas. Incluye una variante específica para buques y embarcaciones de Estado.

 **Autorización expresa:** Se utiliza en casos excepcionales, como buques al final de su vida útil, embarcaciones privadas destinadas a búsqueda y salvamento, o situaciones que exigen control adicional por motivos de seguridad marítima.

 **Declaración responsable en régimen simplificado:** Pensado para agilizar trámites en embarcaciones de recreo y buques con actividad comercial que cumplan requisitos básicos. Se basa en la presentación de documentación mínima y declaración responsable, evitando demoras en capitanías marítimas.

Luis Gonzaga León, capitán del Esperanza del Mar, confirma que las incidencias iniciales en la implantación del rol electrónico se han mitigado gracias a la coordinación con las capitanías marítimas y la mejora en la conectividad satelital. La integración de sistemas como Starlink ha garantizado estabilidad operativa en entornos de navegación complejos. Para el capitán del Esperanza del Mar, "es evidente que estos trámites se realizan con mayor agilidad en sede electrónica, desde el buque o la oficina del armador, que acudiendo el consignatario a la misma capitanía".

RESPONSABILIDAD

Alberto Villa, director provincial del ISM en Santander (puerto base del Juan de la Cosa), subraya que el

proceso resulta más ágil, seguro y preciso. "Ahora se sustituye el rellenado manual del antiguo rol físico por la introducción de datos en la plataforma, que genera automáticamente un rol electrónico firmado digitalmente", añade.

Por su parte, el capitán del Juan de la Cosa, Jesús Manuel Alzola, analiza el impacto del autodespacho en su operativa diaria. Aunque el sistema simplifica trámites, advierte que la coincidencia entre relevo y salida convierte la jornada en una carrera contrarreloj: "La mecánica del autodespacho es sencilla, pero en el Juan de la Cosa el relevo coincide con la salida. El capitán debe atender talleres, burocracia y enrolear 58 tripulantes antes de zarpar. No es difícil, pero consume tiempo y añade carga". **M**

10 AÑOS DE LA LEY 47/2015

La mejor protección social del mar

La entrada en vigor de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, hace 10 años marcó un antes y un después en el bienestar de la gente del mar. La norma fue resultado de años de esfuerzo y respalda la doble dimensión de las competencias del ISM como Entidad encargada de la gestión del REM y de la protección social específica del sector.





Mejorar la protección social de los trabajadores del mar ha sido, es y será la prioridad del Instituto Social de la Marina. La publicación en el BOE de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, supuso el reconocimiento al trabajo realizado durante años desde la Entidad para actualizar y unificar las normas dirigidas a proteger a los trabajadores del sector marítimo-pesquero. Una legislación que, después de más de 40 años de aplicación, había quedado dispersa y obsoleta. Su entrada en vigor, el 1 de noviembre de 2015, supuso una reforma profunda del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REM).

Se integraba en un solo marco legal toda la protección social dirigida a la gente del mar, tanto la genérica comprendida dentro del sistema de Seguridad Social como la más específica, referida a los aspectos y programas que la complementan y que el ISM desarrolla dentro de sus competencias como la sanidad marítima, las prestaciones sociales y servicios, y la formación marítima y sanitaria.

La Ley simplificaba la dispersión normativa existente hasta entonces, aunando la anterior le-

gislación y contemplando la jurisprudencia creada por las distintas sentencias de los tribunales. Buscaba, además, aclarar la complejidad del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en aspectos como su campo de aplicación, la cotización y la acción protectora, con especial atención a la prestación por jubilación. En este sentido, evitaba duplicidades y recogía las especificidades de los trabajadores del mar en cuanto a cotizaciones y coeficientes reductores en la edad de jubilación; mientras que, en lo demás, remitía a la normativa general de Seguridad Social.

Por otra parte, daba respuesta a las peticiones hechas por el sector, a los cambios en las formas de organización y a su propia evolución, poniendo fin a la discriminación existente respecto a algunos colectivos de trabajadores que, hasta la fecha, no estaban incluidos en el REM.

NUEVOS COLECTIVOS

Cuando el 1 de enero de 2016 la Ley entró en vigor en su totalidad, el "paraguas" del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar no solo protegía a las personas trabajadoras del mar, que estaban ya encuadradas en este Régimen, sino que incluía como novedad a determinados

La Ley actualizó y sustituyó una legislación que, con más de 40 años de antigüedad, estaba obsoleta

Igualdad en el mar

Cabe destacar que la Ley, redactada con lenguaje inclusivo, contribuyó a visibilizar la presencia de las mujeres en actividades como la pesca o la acuicultura. Para ello, incorporó de manera expresa labores tradicionalmente desempeñadas por ellas, como las realizadas por mariscadoras, rederas o neskatinas, aunque estos colectivos ya se encontraban previamente encuadrados en el Régimen Especial.

Desde que la Ley comenzó su andadura, han sido varias las modificaciones que ha sufrido para ampliar la protección social que se otorga a las personas trabajadoras del mar debido, sobre todo, al carácter penoso de la actividad marítimo-pesquera y a la dureza de las condiciones laborales realizadas a bordo de las embarcaciones. Destacan las realizadas por la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera, relativas a la modificación de coeficientes



Francisco Luna López

reductores a aplicar a las actividades de marisqueo, recogida de percebes y recogida de algas; al reconocimiento de coeficientes reductores para las actividades de rederas, neskatinas, empacadoras y buceadores profesionales y a la elaboración de un catálogo de enfermedades profesionales.

En definitiva, la Ley 47/2015, de 21 de octubre, ha servido para clarifi-

car los aspectos relacionados con la aplicación del REM que, en ocasiones, quedaban sujetos a criterios interpretativos. Esto facilita la gestión por parte del ISM que busca que todos las personas trabajadoras del mar se encuentren cómodas en su sistema de Seguridad Social, optimizando su encuadramiento y la protección de sus derechos.

colectivos que, aún sin desarrollar una actividad laboral que tuviera estrictamente dicha naturaleza, se considera que debían estar protegidos por ese Régimen Especial al realizar su trabajo a bordo de una embarcación, como es el caso de personal de investigación, los observadores de pesca y el personal de seguridad.

Por otra parte, incluía por primera vez el término acuicultura al objeto de agrupar, bajo dicha denominación, diversas actividades encuadradas en el REM, quedando

**La norma
incorporó al
Régimen Especial
de la Seguridad
Social del Mar a
colectivos que
estaban excluidos
hasta aquel
momento**

excluidas de la misma las personas trabajadoras que prestan sus servicios en empresas acuícolas en zona terrestre.

En el texto legal también se tenían en cuenta a los buceadores con titulación profesional en actividades industriales, que hasta aquel momento sólo se incluían en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar cuando realizaban sus servicios en una empresa marítimo-pesquera, quedando excluidos los recreativos; a los autónomos

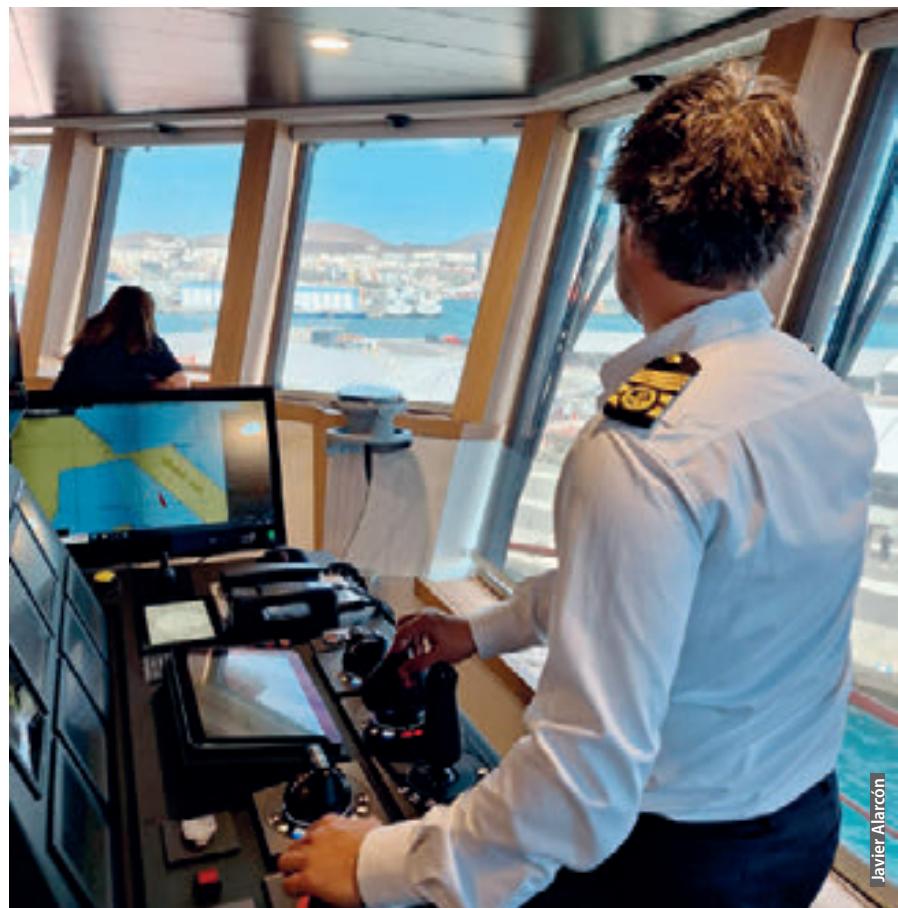
mos de la marina mercante; a los rederos por cuenta ajena y al personal administrativo de empresas estibadoras.

En este sentido, la Ley 47/2015, de 21 de octubre, configura al REM como sistema de protección para dos grandes colectivos: las personas trabajadoras por cuenta ajena y los trabajadores por cuenta propia. Los artículos tercero y cuarto de la Ley regulan su campo de aplicación, incluyendo a los nuevos profesionales incorporados a este Régimen Especial de la Seguridad Social.

Por otra parte, la norma sirvió para suprimir fórmulas jurídicas ficticias como la de armadores assimilados a trabajadores por cuenta ajena que, desde su entrada en vigor, se consideran trabajadores por cuenta propia. Así, la condición de autónomo no se desvirtúa en función de si el barco de un trabajador es mayor de 10TRB o de si lleva cinco o más trabajadores embarcados, facilitándose la gestión de las prestaciones dirigidas a estos trabajadores en su calidad de autónomos, como el cese de actividad.

NAVEGANDO HACIA EL FUTURO

Los cambios experimentados tanto en la pesca como en la acuicultura, colocando a esta última actividad como motor impulsor del crecimiento de la producción pesquera total o los impactos del cambio climático en el mar, que afectan a la distribución de las especies, son algunos de los grandes retos a los que se enfrenta este sector, el marítimo-pesquero, que



Los trabajadores del mar tienen coeficientes reductores en la edad de jubilación.

ocupa un lugar destacado en la economía española.

Estos retos impulsan la creación de nuevos tipos de trabajo, vinculados a la innovación tecnológica, la gestión ambiental y la adaptación climática, que representan

fuente de empleo y generación de riqueza. Con ellos, surgen nuevos colectivos que, por las características de la labor que desarrollan, deberían ser beneficiarios de la particular protección que ofrece el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Es necesario avanzar en el análisis de estas nuevas realidades con determinación para incorporar en el futuro a estos nuevos profesionales al REM.

Ha sido una década de avances y logros para colectivos que estaban desprotegidos pero el Instituto Social de la Marina sigue caminando y esforzándose en lograr para todos la mejor protección social que sea posible. **M**

El cambio climático
y los avances
tecnológicos están
creando nuevas
profesiones que
tendrán que
incluirse en el REM

Mejoras laborales para pescadores migrantes

Expertos del sector pesquero aprobaron el pasado 31 de octubre en la sede de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en Ginebra las "Directrices relativas a servicios de mercado de trabajo justos para los pescadores migrantes". El documento, que promueve la equidad, transparencia y responsabilidad en la contratación de estos trabajadores, complementa lo establecido en el Convenio 188 de la OIT.

M ANA DÍAZ

Durante cinco días, representantes gubernamentales y de los agentes sociales debatieron en Ginebra las directrices con las que la OIT pretende promover la contratación ética y el trato justo para los pescadores migrantes a nivel mundial. Se aclaran así las responsabilidades de todas las partes para garantizar unas condiciones de trabajo dignas y justas para estas personas que, por su especial vulnerabilidad, corren el riesgo de sufrir trabajo forzoso y condiciones laborales difíciles como prácticas de colocación y contratación abusivas, remuneración insuficiente, retención de documentos de identidad, violencia e intimidación, abandono, inclusión en listas negras al reivindicar sus derechos o traslados ilegales en el mar, entre otras situaciones irregulares.

La Reunión tripartita sobre cuestiones relacionadas con los pescadores migrantes, celebrada en Ginebra en 2017, alertó ya entonces de estos problemas, reconociendo la necesidad de controlar el cumplimiento de los derechos laborales fundamentales de estos trabajadores y su acceso a la justicia, independientemente del estatus migratorio, así como la importancia de establecer una división clara de funciones y responsabilidades

en materia de control del cumplimiento e inspección entre los Estados de contratación, los Estados de origen, los Estados del pabellón, los Estados del puerto y los Estados costeros. Además, se encomendaba a la OIT la elaboración de directrices para el establecimiento de unos servicios justos, relativos al mercado de trabajo en el sector pesquero, con orientaciones para los armadores y para los trabajadores que buscan empleo a bordo de buques pesqueros extranjeros, incluyendo en tales directrices contratos modelo y mecanismos para la presentación de quejas.

El Consejo de
Administración de
la OIT examinará
las medidas
aprobadas en su
próxima reunión
de primavera

NEGOCIACIÓN COLECTIVA

En la Reunión tripartita de los pasados 27 al 31 de octubre se aprobó un conjunto de propuestas que, basándose en instrumentos internacionales del trabajo en el mar ya existentes, especialmente el Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca de 2007, los complementan. Han



Arturo Rivera

sido calificadas por la OIT como un “paso crucial hacia adelante” y una “promesa” para la protección de los pescadores migrantes, que muchas veces han sido “invisibles en la industria pesquera global” enfrentándose a “abusos y explotación”.

DIRECTRICES DE MÍNIMOS

Participaron en el encuentro representantes de todo el mundo. Por parte española, asistieron Rosa Mejide, de la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI) y Juan Manuel Trujillo, presidente de la Sección Europea de Pesca de la ETF y secretario de Pesca del Sector del Mar de la FSC de CCOO, para quien las directrices de mínimos aprobadas se basan en el “derecho a la negociación colectiva de los pescadores migrantes, ofreciendo recomendaciones e instrumentos para fortalecer su protección, mejorando las condiciones de vida de los pescadores migrantes que desempeñan un papel fundamental para que los

productos del mar lleguen a las mesas de todo el mundo”.

Se pretende promover la contratación ética, estableciendo un marco que asegure contratos justos donde se respeten los derechos laborales de los trabajadores; mejorar sus condiciones laborales; definir las funciones de todos los actores involucrados y reforzar el marco normativo para que los Estados protejan a los pescadores extranjeros embarcados en su legislación.

En definitiva, se adopta un marco integral que ayuda a los gobiernos y a los agentes sociales y determina las responsabilidades y funciones que tienen en los procesos de contratación, los acuerdos de trabajo, los procedimientos de tramitación de quejas, las medidas de control del cumplimiento y la recopilación de datos.

Las propuestas, que no son vinculantes, se revisarán en la reunión del Consejo de Administración de la OIT de la próxima primavera. **M**

Las Directrices se encaminan a:

 **Promover la contratación ética.** Establecen un marco para asegurar que la contratación sea justa y que se respeten los derechos laborales.

 **Mejorar las condiciones laborales.** Buscan garantizar condiciones de trabajo dignas, seguras y con protección social para los pescadores migrantes.

 **Aclarar roles y responsabilidades.** Definen las funciones de todos los actores involucrados (gobiernos de origen y de destino, armadores, reclutadores y pescadores).

 **Reforzar los marcos normativos.** Ayudan a los Estados a fortalecer su legislación y sus políticas para proteger a los pescadores migrantes.

REUNIÓN DE DIRECTORES PROVINCIALES EN CÁDIZ

Espíritu de servicio

El Instituto Social de la Marina reunió a sus directores provinciales el pasado mes de noviembre en Cádiz, un encuentro que se produce dos veces al año con el objetivo de compartir experiencias y encontrar soluciones colectivas ante los retos de la digitalización, la mejora de la atención personalizada o el impulso a la formación marítimo-pesquera.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

FOTO DE APERTURA: CARMEN PARRONDO

La inauguración de las jornadas corrió a cargo de la ministra Elma Saiz quien al encontrarse en la II Cumbre Mundial de Desarrollo Social en Doha (Qatar) envió un mensaje en el que puso de relieve la labor que se realiza desde el ISM y que “*merece ser visibilizada y reconocida porque representa el compromiso con las personas trabajadoras del mar con sus familias y las comunidades que viven a su alrededor*”.

El secretario de Estado de Seguridad Social, Borja Suárez, intervino a través de una transmisión en directo, en la que felicitó a los

empleados del Instituto en un reconocimiento a su labor pese a la presión a la que están sometidas las plantillas de su departamento.

También destacó las iniciativas que el ISM está llevando en diferentes provincias para beneficiarios de protección internacional, arraigo sociolaboral, solicitantes de asilo y menores migrantes. A través de una formación marítimo pesquera se favorece su integración mediante unos cursos básicos que les capacitan para un empleo en el mar.

En un contexto general de aumento de la afiliación, en el Régimen Especial del Mar, se ha conseguido estabilizar la pérdida de afiliados con una ligera subida interanual y una mejora en la calidad del empleo. Mientras el Grupo

Sanidad marítima

6 mejoras

- Reducciones de hasta el 50% en las listas de espera para reconocimiento médico de embarque.
- Direcciones Provinciales sin lista de espera.
- Mejora general de la eficiencia médica.
- Menor porcentaje de reconocimientos caducados.
- Reducción en tiempos de espera en accesibilidad y experiencia del usuario.
- Optimización en la planificación de agendas.

7 novedades

- Certificados a nivel inicial para personal de máquinas y radio con validez permanente.
- Certificados permanentes para patrones de buques de pesca que naveguen a menos de 30 millas.
- Los cursos inicial y básico de formación sanitaria podrán ser impartidos por técnicos en emergencias sanitarias como instructores de apoyo.
- Transformación de la Guía Sanitaria a una app visual, intuitiva e interactiva, accesible en todo tipo de buques y tripulación.
- Unidad móvil para los RME que podría beneficiar a 28.000 personas.
- Adaptación del Centro Radio Médico a las nuevas tecnologías de telemedicina incorporadas por algunos buques.
- Puesta en marcha RME a distancia.

1 gana afiliados, el 2 y el 3, que son empleos de menor cualificación pierden afiliación. Los datos muestran la tendencia a un tipo de empleo que evoluciona, se consolida y se dirige a una mejora progresiva de los niveles retributivos.

A 31 de octubre, el número total de afiliados al REM era de 66.737.

HACIA LA DIGITALIZACIÓN

"Los directores y directoras del ISM son los verdaderos héroes -reconocía la directora del ISM Elena Martínez durante su intervención-porque sacan adelante las tareas de una entidad gestora y también el resto de las competencias de sanidad marítima y formación, más las competencias de personal, contratación y representación con la falta de personal e infraestructura que a veces tenemos".

Elena Martínez destacó la importancia de continuar fomentando las especificidades del ISM como son la sanidad marítima y la formación. Continuar avanzando en la digitalización y modernización de los procedimientos sin descuidar una atención personalizada y directa a los afiliados.

En este último apartado se está a la espera de que la Dirección General de la Marina Mercante autorice la formación *on line* y también se ha dotado de medios más modernos a los Centros Nacionales de Formación.

En este último año se ha trabajado en la automatización de

procesos clave y en la simplificación de la gestión de solicitudes de formación marítima y sanitaria.

La descarga de informes y el acceso a la simulación de jubilación siguen sumando accesos a través de la app ISM en tu bolsillo, en mejora continua, con un nuevo diseño, nuevas formas de identificación y nuevos servicios. La app cuenta ya con 89.785 usuarios activos.

Destacar también la notable reducción en consumo energético, superior al 42% en algunas direcciones provinciales, gracias a las obras de reforma y acondicionamiento que desde 2017 el ISM ha emprendido en sus diferentes inmuebles con el objetivo de reducir la huella de carbono.

ACCIÓN SOCIAL

El subdirector de Acción Social Marítima, José María Pérez Toribio presentó cifras positivas en la gestión de reconocimientos médicos de embarque (RME) con notables descensos en las listas de espera, así como importantes novedades en la formación sanitaria de cara a 2026.

Para dar respuesta a requerimientos de varios grupos parlamentarios del Senado en distintas iniciativas, el ISM realizó un análisis de los indicadores de gestión a través de los que se identificaron aspectos de mejora como la gestión de la agenda o la interpretación de algunos indicadores. Una vez solucionados (ver recuadro a la derecha)



P.Romero

Foto de familia con el Mediterráneo de fondo.

se han producido reducciones notables en los tiempos de gestión. Actualmente el tiempo medio de trámite de un reconocimiento médico de embarque marítimo es de cuatro días.

En este área también destaca la participación del ISM como asesor jurídico y médico en los grupos de trabajo de enfermedades profesionales. En estos momentos se asesora en casos como la hipacusia en los maquinistas, lesiones musculo-esqueléticas por posturas forzadas en las mariscadoras, lesión en túnel carpiano de las rederas y enfermedades de la piel por agentes externos como el sol y la sal.

SEGURIDAD SOCIAL

Muchos son los cambios normativos en los que se está trabajando:

Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2026 que entre otras propuestas solicita la in-

clusión en el REM de los observadores científicos y personal de seguridad embarcados, que realizan su actividad por cuenta propia.

Proyecto de Ley del Real Decreto-ley 9/2025, de 29 de julio en el que se ha propuesto incluir la reforma del subsidio por nacimiento no contributivo para el REM.

Nacimiento y Cuidado del Menor: nuevas ampliaciones de

los permisos y períodos de descanso que incluye el Real Decreto-ley 9/2025.

Proyecto de Real Decreto de Jubilación reversible para compatibilizar la pensión con un empleo a tiempo parcial.

Ayudas a los damnificados por la DANA, estipuladas en el Real Decreto-ley 12/2025, que podrán solicitar aplazamientos en el pago de la cotización.

Ayudas para tripulantes afectados por la paralización temporal de la pesca del jurel en las provincias de Coruña, Lugo, Asturias y Gipuzkoa en el marco del FEMPA.

Incorporación al REM de los guardapescas embarcados que tendrán consideración jurídica de personal de seguridad.

El consumo energético disminuye en más de un 42% gracias las reformas para reducir la huella de carbono



Novedades en la jubilación: a partir del 1 de enero la edad de jubilación ordinaria será de 66 años y 10 meses. Como novedad, el cálculo de la base reguladora se realizará mediante un sistema dual para elegir la fórmula más favorable: los últimos 25 años o la suma de las bases de los mejores 27 años dentro de los últimos 29, descartando las 24 peores bases..

Esta dualidad se aplicará transitoriamente hasta 2037, cuando el sistema de 29 años (con 24 bases descartadas) será el único método para el cálculo de la pensión.

SITUACIÓN DEFICITARIA

La escasez de personal en el ISM se volvió a poner de manifiesto durante las jornadas. Una situación que se hace extensiva a todas las

Reforzar la estructura

Datos a 31-10-2025	DOTACIONES	EFFECTIVOS	VACANTES
PERSONAL FUNCIONARIO	1.254	912	342
PERSONAL LABORAL CONVENIO	254	170	84
PERSONAL LABORAL SIN CONVENIO Y BUQUES	206	164	42
TOTAL	1.714	1.246	468

entidades gestoras de la Seguridad Social, según reconocía el propio secretario de Estado y que se trata de revertir a través de las diferentes convocatorias de Oferta de Empleo Público y concursos que se están impulsando.

El ISM cuenta actualmente con una plantilla de 1.246 trabajadores entre personal funcionario y laboral, de una dotación total de 1.714, lo

que supone que actualmente hay más de un 27% de plazas sin cubrir.

Además, se da la circunstancia de que el 60% de la plantilla es mayor de 55 años y el 31% tiene más de 60, de ahí la necesidad de seguir impulsando las ofertas para cubrir las plazas vacantes, especialmente de personal sanitario, y de reforzar la estructura en aquellas provincias con mayor necesidad de recursos humanos. M

Remando juntos

La directora provincial de Cádiz, Herminia Rodríguez ejerció de anfitriona de las jornadas. Han sido necesarios dos meses para que todo estuviese a punto. Un tiempo en el que ha contado con la inestimable ayuda de todo el personal de la Dirección Provincial y especialmente de la secretaría de dirección y del responsable de Administración.

"En estas jornadas una de las partes más positivas son las relaciones sociales que se establecen. Todos aprendemos de todos. Tratamos los mismos temas, pero el enfoque de las soluciones es muy diferente. Aunque cada provincia tiene sus

propios asuntos candentes, cada ponencia tiene algo que te llevas para poder aplicar".

Se trata de remar junto a la gente del mar *"ya que la cultura de querer atender al sector, de estar muy comprometidos, es natural en el ISM. Estamos pendientes de ellos, sus noticias son las nuestras. Tenemos muy claro que somos servidores públicos pero lo que nos diferencia de otras entidades es que somos profesionales con empatía hacia el sector"*.

Con esta filosofía, la Dirección Provincial de Cádiz ha conseguido desde 2018 un certificado de calidad nivel 400 – 499 puntos, conforme al Modelo EFQM de

Excelencia Europea, que solo se concede a aquellos entornos empresariales tanto privados como públicos que acreditan procesos de mejora continua en su gestión.



P.Romero

ESTRATEGIA MARÍTIMA ESPAÑOLA 2025-2050

Impulso marítimo Sostenible



El pasado 10 de junio, el Consejo de Ministros aprobó la Estrategia Marítima de España 2025-2050, como documento que analiza la situación que atraviesa el sector del transporte marítimo y la náutica de recreo en nuestro país, proyecta la visión a futuro y las prioridades del gobierno, y determina las líneas de actuación que será necesario acometer en los próximos años.

M JAVIER FERNÁNDEZ ABAD

JEFE DE LA UNIDAD DE APOYO DE LA DGMM

FOTOS: C. DUCLOS

Nuestra nación posee unas indudables fortalezas. A su condición de país eminentemente marítimo, con gran perímetro de costa, y con un litoral cuya climatología y características contribuyen de manera significativa a la prosperidad del sector del turismo, se le añade que se encuentra situado en el cruce de algunas de las principales rutas marítimas mundiales, motivo por el cual es el segundo país europeo con mayor tráfico portuario de mercancías, tras Países Bajos. En la actualidad, si bien el transporte marítimo es el modo predominante del comercio marítimo internacional, sobre él inciden las consecuencias de la geopolítica, las crisis sanitarias internacionales, el bloqueo de rutas comerciales derivado de conflictos bélicos, la subida de los carburantes y la inflación, así como el proceso de digitalización de la economía y la utilización creciente de la inteligencia artificial.

Todos estos factores obligan al conjunto del sector a anticiparse a una nueva situación en la cual deben aprovecharse las oportunidades que ofrece y también prevenir los problemas que, inevitablemente, surgirán, reduciendo la vulnerabilidad a la que podría verse sometido. De ahí la importancia de abordar retos como la descarbonización de este modo de transporte, la digitalización o el impulso al empleo azul.

UNA ESTRATEGIA AMBICIOSA

En línea con lo que han hecho otros países marítimos importantes, la Estrategia Marítima aspira

a impulsar el sector marítimo en España aprovechando las oportunidades que ofrece a la economía, la competitividad y el empleo. Nuestro país necesita una flota a la medida de su economía, alineada con nuestro entorno; dotada de un marco jurídico que haga de la bandera española y de la posición que confiere a nuestros armadores que les permita competir en condiciones favorables en el transporte marítimo internacional. Junto a ello, se trata de potenciar la industria naval y náutica, aprovechando el impulso que está cobrando la generación de energía eólica marina.

En el diseño de la Estrategia se han tomado en consideración los siguientes condicionantes previos. En primer lugar, España ya cuenta con un Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, aprobado en 2022, que pergeña el escenario futuro del entorno portuario. A través de la Estrategia Marítima se pretende progresar en su dimensión marítima, imprescindible dentro de una planificación logística de las necesidades del país habida cuenta de nuestra posición geográfica. En segundo lugar, nuestro comercio exterior se mueve por mar, ya que el transporte por ese medio canaliza, año tras año, en torno al 75% de las mercancías importadas en España y el 57% de las que se exportan. Por último, si bien el transporte marítimo constituye el modo más eficiente de transporte de mercancías, el desarrollo del sector supone generar cada vez más emisiones de carbono (de

Uno de los objetivos es situar a la flota de armadores españoles en una dimensión similar a otros países

menos de un 13,5% en la actualidad, pasarían a un 17% en 2050). Por ello, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha fijado unos objetivos muy ambiciosos con la finalidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. El cumplimiento de estos objetivos supone un gran esfuerzo de adaptación de la flota mercante, llamada a emplear combustibles bajos en carbono o sin un átomo de carbono. Aunque el transporte marítimo está reconocido como uno de los sectores más difíciles de descarbonizar, los objetivos de la OMI acelerarán los desarrollos tecnológicos que permitan su cumplimiento.

Los 7 ejes de la Estrategia se articulan en 26 líneas de actuación a adoptar en los próximos años:

1 Energía y medioambiente. Contribuir a la transición energética de y desde el sector. El objetivo es apoyar e impulsar el modo marítimo como alternativa sostenible de transporte, así como aprovechar las oportunidades que ofrece el

Potenciar la cultura marítima y poner en el centro el bienestar de la gente del mar es uno de los ejes

desarrollo de las energías marinas al sector marítimo. Se incluyen las siguientes líneas de actuación: sostenibilidad del transporte marítimo; impulsar la movilidad sostenible de mercancías y pasajeros y desarrollar los servicios a las energías renovables marinas.

2 Digitalización y ciberseguridad. Impulsar la innovación, digitalización y desarrollo tecnológico. La Estrategia aspira a contribuir al desarrollo tecnológico ligado a la transición energética y a la digitalización del transporte marítimo. Para este caso, las actuaciones que se incluyen son las que a continuación se detallan: estímulo de la cultura de

innovación; digitalizar la administración; contribuir al desarrollo tecnológico del sector marítimo y naval y mejora de la ciberseguridad.

3 Empleo. Avanzar en la dimensión social del transporte marítimo, empleo azul. El objetivo es atraer, retener y desarrollar el talento del sector marítimo, dotándolo de los conocimientos necesarios. Las actuaciones diseñadas para este eje se resumen a continuación: promover las profesiones marítimas y su capacitación; avanzar en la igualdad efectiva en el sector marítimo; potenciar la cultura marítima y poner en el centro el bienestar de la gente del mar.

4 Administración marítima más ágil y eficaz. Con este eje se persigue alcanzar la excelencia en la prestación del servicio de la administración marítima española. Para conseguirlo, se establecen las siguientes actuaciones: administración marítima receptiva, eficiente y proactiva; actualización normativa de la regulación específica; coordinación interinstitucional en

Objetivos clave

La Estrategia Marítima de la DGMM define ocho objetivos clave que estructuran sus ejes: seguridad, sostenibilidad, innovación, formación, cooperación internacional, digitalización, protección ambiental y eficiencia, fortaleciendo gobernanza marítima y competitividad sectorial.

materia de marina mercante; desarrollo de imagen y marca y reforzar la cooperación internacional.

5 Lograr una flota y una bandera competitivas y a la medida del país. La Estrategia pretende situar la flota de armadores españoles y el pabellón inscrito en el Registro Especial de Canarias en una dimensión similar a la de los países de nuestro entorno y elevar su nivel de sostenibilidad. Para este caso, se requiere la siguiente: reforma del Registro Especial de Canarias (REC); impulsar las fortalezas de la flota española, generar oportunidades; apoyo al desarrollo del sector naviero y marítimo y crear el Observatorio de Competitividad Marítimo.

6 Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo. El objetivo de este punto es aumentar la dimensión del sector náutico e impulsar la industria y los servicios relacionados, a través de: adaptación de regulación específica; mejora de infraestructuras y servicios; náutica de recreo y medioambien-

te y formación y profesilización de la náutica de recreo.

7 Un sistema portuario competitivo y sostenible. La Estrategia promueve la colaboración con el sistema portuario para mejorar la dimensión marítima española. Para este caso se han definido dos actividades: por un lado digitalización, conectividad y buen desempeño ambiental de los puertos y por otro la seguridad de la navegación.

LA BUENA GOBERNANZA

La gobernanza de la Estrategia Marítima será ejercida por un nuevo

órgano, cuya creación se ha incluido en la modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, actualmente en trámite. Se trata del Comité Asesor Marítimo (COMMAR), que ha sido concebido como un órgano colegiado de carácter consultivo cuyo cometido es impulsar su implantación, hacer seguimiento de ella, y eliminar los obstáculos que puedan presentarse para su cumplimiento.

En conclusión, la mera exposición litoral a mares y océanos no nos otorga por sí sola la denominación de «país marítimo». Por ello, la Estrategia Marítima quiere presentar un escenario en el que nuestro país recupere un papel más protagonista en el concierto de las naciones marítimas, con una flota de bandera fuerte y competitiva, que atraiga más y mejores inversiones y negocios, y que sepa aprovechar el potencial de la náutica deportiva y de recreo, junto con la industria del mantenimiento y reparación de esas embarcaciones, condiciones indispensables para un crecimiento sólido de nuestro PIB. **M**

Nuestro comercio exterior se mueve por mar: el 75% de las mercancías importadas y el 57% de las exportadas



MODO MARÍTIMO. Apoyar e impulsar el modo marítimo como alternativa sostenible de transporte.



ENERGÍAS MARINAS. Aprovechar las oportunidades que ofrece el desarrollo de estas energías.



DIGITALIZACIÓN. Contribuir al desarrollo tecnológico que está ligado a la transición energética y a la digitalización.



ATRAER TALENTO. Atraer, retener y desarrollar talento, dotándolo de los conocimientos necesarios.



SERVICIO DE CALIDAD. Alcanzar la excelencia en la prestación del servicio de la administración marítima.



FLOTA ESPAÑOLA. Situar la flota de armadores españoles y el pabellón Registro Especial de Canarias



(REC) en una dimensión similar a la de países del entorno y elevar su nivel de sostenibilidad.



SECTOR NÁUTICO. Aumentar la dimensión del sector náutico, e impulsar la industria y servicios relacionados.



COOPERACIÓN. Colaborar con el sistema portuario para mejorar la dimensión marítima española.

PRIMERA GRAN CAMPAÑA DE LA ACUICULTURA ESPAÑOLA

Pescado para todos



La Asociación Empresarial de Acuicultura de España (Apromar) da a conocer el papel esencial que la actividad acuícola juega en el acceso a los productos del mar. Con la campaña "Pescado para todos, la verdadera suerte", Apromar incide en una realidad poco conocida por los ciudadanos, que la acuicultura nos garantiza un pescado en la mesa.

M ANA DÍAZ

Los productores acuícolas españoles asociados en Apromar han lanzado una campaña publicitaria de carácter general con la que dan a conocer a la sociedad que la acuicultura es una actividad estratégica para garantizar el suministro de pescado a la población.

Desde el pasado mes de septiembre y hasta finales de noviembre hemos podido ver y escuchar en los medios de comunicación convencionales, plataformas digitales y redes sociales esta iniciativa que, además, llega para los acuicultores en un "momento clave" en el que la seguridad alimentaria, la sostenibilidad y la salud son prio-

ridades globales para consumidores, productores y gobiernos.

Bajo el lema "*Pescado para todos, la verdadera suerte*", Apromar muestra cómo sería nuestra vida sin el pescado de cultivo. En dos formatos audiovisuales, de 20 y 10 segundos respectivamente, el sector acuícola español expone una realidad que muchos desconocen: sin acuicultura no habría suficiente pescado para alimentar a la población mundial.

Para incidir en el mensaje se han creado dos spots. En el primero, un padre pregunta a los miembros de su familia que para quién es la lubina al horno que han preparado para cenar, pues solo hay cantidad suficiente para una persona. En el segundo, un grupo de amigos se juegan a "*piedra, papel o tijera*"

quién se comerá la porción de atún rojo que les sirven en el restaurante.

Para poder disfrutar del exquisito manjar, contamos con un sector acuícola moderno, responsable y con garantía de futuro, capaz de producir pescado con altos estándares nutritivos, sano, seguro y sostenible para todas las personas. Desde Apromar consideran que la verdadera suerte es "*contar con una acuicultura como la española, que permite el acceso garantizado a un pescado fresco, natural y sostenible para todos, hoy y siempre*".

APOYO INSTITUCIONAL

La campaña cuenta con el apoyo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) y está cofinanciada por la Unión



La acuicultura produce pescado de calidad para la población mundial

Europea. Javier Ojeda, gerente de Apromar, explica que, con esta iniciativa, "queremos transmitir un mensaje optimista, basado en fundamentos científicos. La acuicultura no es el futuro, es el presente de una alimentación sostenible, saludable y accesible. El hecho de que esta actividad permita que cualquier persona, en cualquier rincón del país, pueda acceder a pescado de calidad durante todo el año es una muestra de su gran valor social".

Lejos de los estereotipos, España cuenta con una actividad acuícola referente en sostenibilidad, innovación científica y control de calidad. En nuestro país se encuentra la mayor comunidad científica europea dedicada a la investigación en acuicultura y el volumen de productos del mar que pro-

ducimos (más de 266.000 toneladas anuales y un valor en primera venta de 750,5 millones de euros) posiciona a España a la cabeza de la Unión Europea. Lejos de ser una actividad residual, se trata de un sector estratégico en la economía azul que combina la innovación y el desarrollo en ciencia y tecnología con la tradición pesquera, generando en nuestro país 8.200 puestos de trabajo directos y más de 40.000 indirectos.

Pese a ello, aún existen prejuicios derivados de la desinformación que dificultan a los consumidores valorar con rigor que la acuicultura es una fuente de proteína azul sostenible.

DESABASTECIMIENTO

A la campaña de promoción en medios de comunicación precedió otra acción en la Pescadería Oñate en el histórico Mercado de la Paz de Madrid. Los clientes de este local experimentaron "in situ" la realidad

de vivir sin acuicultura. Mostradores casi vacíos sin pescado para comprar, colas interminables y raciones mínimas. Desde Apromar aseguran que "no es un fallo de suministro sino la realidad que viviríamos si dependiéramos exclusivamente de la pesca extractiva para cubrir la demanda mundial de pescado".

Desde hace más de 30 años, la acuicultura se ha convertido en una pieza esencial del sistema alimentario mundial. Más del 50% del pescado que se consume en todo el mundo procede de esta actividad. La Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y Alimentación (FAO) considera que es uno de los sectores más relevantes para lograr una nutrición sostenible a escala global y asegura que el pescado de crianza contribuye a reducir la huella de carbono en la cadena alimentaria, ofreciendo una alternativa viable a otros sistemas de producción de alimentos más intensivos en agua, suelo o energía. **M**

Reglamento de coordinación de la Seguridad Social en la UE

El derecho a la Seguridad Social es un logro indiscutible de las luchas sociales. Por ello, no es casualidad que tal conquista esté recogida en la Declaración Universal de los Derechos Humanos o en el Convenio 102 de la Organización Internacional del Trabajo.

Cuando España ingresó en la Comunidad Económica Europea, la libre circulación de trabajadores y los principios de coordinación de la seguridad social ya eran un pilar fundamental en el Tratado Constitutivo de la CEE en 1957.

Al albur de aquellos principios rige el Reglamento 883/2004 de la UE, el cual, no tiene como finalidad establecer una seguridad social común, pues cada país aplica su propia legislación, sino coordinar los sistemas nacionales de seguridad social de la UE para que las personas que trabajen entre Estados miembros no pierdan sus cotizaciones y se tengan en cuenta para el reconocimiento y cálculo de sus prestaciones.

En el sector del transporte marítimo, carretera y aéreo, el Reglamento zozobra, y por ello, la European Labour Authority (ELA) conjuntamente con la European Transport workers' Federation (ETF) celebraron una Conferencia centrada en los retos de coordinación de la seguridad social. El evento permitió compartir casos reales, identificar deficiencias en los mecanismos de coordinación actuales y promover el diálogo entre las partes interesadas.

La sesión específica sobre transporte marítimo corrió a cargo de Cécile Tournaye, asesora jurídica



independiente, intervención tras la cual CCOO expuso la situación de los marinos españoles en buques extranjeros de pabellón de la UE, y defendió la tesis del derecho a la seguridad social en el lugar de residencia del marino y no del Estado de pabellón, y el pago de las contribuciones por parte del empleador.

MERCADO GLOBAL

La gente de mar trabaja en un mercado laboral globalizado, sometido a un régimen jurídico en el que se pueden solapar hasta tres niveles de legislación: internacional, europea y nacional.

La gente de mar a menudo tiene dificultades para saber dónde están asegurados o qué prestaciones pueden tener



- **A nivel internacional** destacan el artículo 94 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y la Regla 4.5 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT. En base a ello, cada miembro está obligado a proteger a la gente de mar en materia de seguridad social en al menos 3 de las 9 protecciones que recoge el CTM, asegurarse que tal protección no es menos favorable que la de los trabajadores en tierra y adoptar medidas para proporcionar la protección complementaria en materia de seguridad social a toda gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio.
- **A nivel europeo** está el acervo comunitario, artículo 11 (4) del Reglamento 883/2004, que aplica la legislación del pabellón del Estado miembro, independientemente de la residencia de la gente de mar, y excepcionalmente, si el pagador reside en el mismo Estado que la gente de mar, se aplica la seguridad social de dicho Estado, e igualmente si la gente de mar desarrolla una parte sustancial de su trabajo en el Estado de residencia.

● **Las Leyes nacionales** del Estado de pabellón, en las que cada estado tiene su propia legislación y sus acuerdos bilaterales y multilaterales para hacer efectivo este derecho.

La cuestión sobre qué legislación en materia de seguridad social debe aplicarse, rara vez es sencilla, por lo que la gente de mar a menudo tiene dificultades para saber dónde están asegurados, a qué prestaciones pueden acceder y cómo solicitarlas, pues no tienen claro dónde ni quien, paga sus cotizaciones, ya que no siempre disponen de un documento que acredite su alta. A este problema se añade también el de numerosos marinos que residen en la UE pero trabajan para armadores no comunitarios en buques con pabellón extracomunitario, los cuales quedan al margen del Reglamento. Por todo ello, las recomendaciones presentadas por Cécile Tournaye fueron:

- Señalar las lagunas del Reglamento.
- Informar a la gente de mar de su alta y coberturas.
- Establecer un acceso fácil a las autoridades para conocer las coberturas y altas.
- Mejorar la cooperación entre Estado de residencia de la gente de mar y el Estado de pabellón.
- Obligaciones claras para el armador y control efectivo del Estado de pabellón.
- Campañas de inspección sobre el cumplimiento por parte de la Autoridad Laboral Marítima.

En definitiva, un sistema de coordinación de seguridad social incoherente genera inseguridad y disuade a las generaciones más jóvenes de incorporarse o permanecer en las profesiones marítimas, mientras que desde el punto de vista de los empleadores, el *dumping* social en materia de cotizaciones sociales distorsiona la justa competencia. **M**

Cristián Castaño, responsable de
Marina Mercante FSC-CCOO



TAC y cuotas ¿un modelo obsoleto?

Los medios marinos y sus censos biológicos se encuentran a veces en situaciones difíciles en lo que concierne a la cuantía de su biomasa total y en su distribución interna por especies, densidades, sexos, edades, dimensiones, calidades y estados poblacionales, así como en su rendimiento social, económico y biológico.

M JOSÉ MIGUEL MONTOYA OLIVER

DOCTOR EN INGENIERÍA DE MONTES,

EXPERTO EN ORDENACIÓN PESQUERA

celentes perspectivas y oportunidades a su manejo racional. Por su parte, el manejo de las estrategas K (grandes peces, ballenas y otros grandes mamíferos) es más delicado y complicado que el de las estrategas R, pero también olvidado y viable.

Por una evaluación y cuantificación insuficientes del estado real del medio ambiente marino y sus poblaciones, y por una deficiente implementación y puesta en obra de la ordenación y gestión de la pesca marina, su manejo no es aun genuinamente sostenible y su contribución a los Objetivos del Desarrollo Sostenible es inferior a su enorme potencial. A pesar de

La pesca marina, extractiva o recreativa, tiene un enorme potencial para "producir, conservando y fomentando", para inducir valiosas externalidades (beneficios "a terceros"), y para la puesta en valor de su medioambiente y sus productos. Felizmente, muchos peces como las sardinas, moluscos, crustáceos... son seres estrategas R y resultan por ello muy "agradecidos" y rápidos a efectos de reconstruir sus poblaciones, lo que abre ex-



la existencia de diversas normas orientadas a la conservación de las potencialidades y oportunidades de los múltiples beneficios marinos y a regular la pesca extractiva (comercial o recreativa), el deficiente manejo de mares, costas, aguas, fondos y poblaciones persiste y se agrava. No pocas poblaciones marinas están disminuyendo y muestran señales de escasez, e incluso de colapso.

Los modelos de manejo basados en "TAC y Cuotas", resultan insuficientes para abordar las complejidades ecológicas y los desafíos sociales y económicos de la pesca marina. El Total Admisible de Capturas (TAC) aspira a establecer las capturas permitidas para cada población comercial pesquera. El manejo pesquero, requiere la preexistencia de un espacio marino bien delimitado, con mecanismos eficaces de protección frente a riesgos y daños (contaminaciones, furtivismos, incompatibilidades...) y gestores e instituciones competentes en la puesta en obra de las actividades pesqueras. En la Unión Europea, cada TAC, una vez establecido, se reparte en Cuotas entre los Estados miembros.

DATOS Y CÁLCULOS BÁSICOS

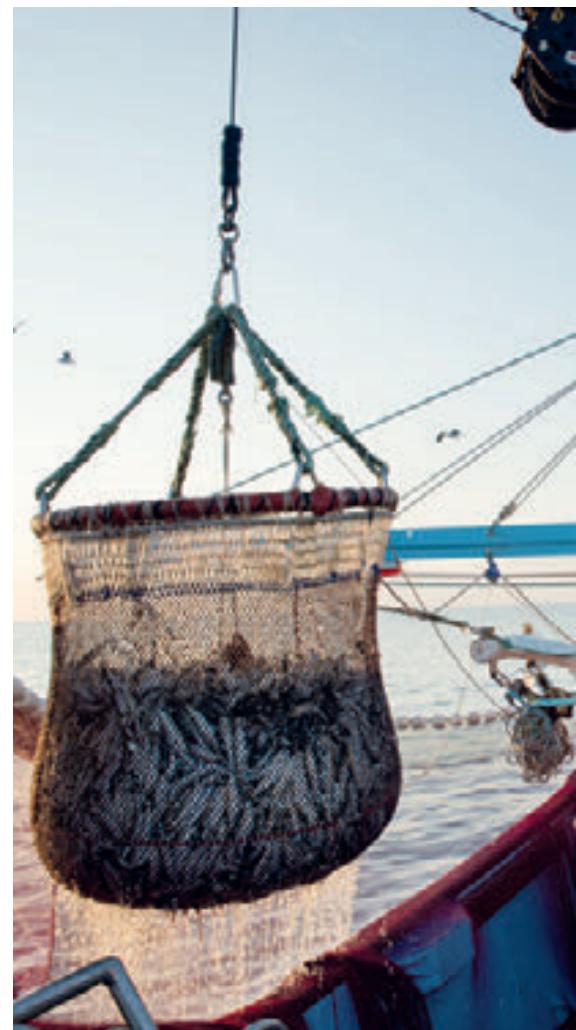
Los cálculos típicos del TAC siguen los siguientes pasos:

1 Censos. Todo TAC se funda en el establecimiento del censo de la "especie" comercial concernida. Estos censos físicos instantáneos presentan serias limitaciones que obligan a cuestionar los resultados obtenidos: no son

aplicables en medios de difícil censo, como los marinos; tampoco a especies de pequeña dimensión, típicamente con tempranas y elevadas tasas de reproducción, y con censos y crecimiento variables entre años; menos aún a las abundantes especies migratorias y erráticas de los mares. En suma, estos censos son poco aplicables a la pesca marina, porque la metodología aplicada es errónea y los presuntos censos apenas son meros indicadores de abundancia relativa que no consiguen cuantificar las existencias pesqueras.

2 Crecimiento. Ese "presunto censo" se multiplica después por una también "presunta" tasa de captura potencial cuyas variables son tantas que resulta al menos tan "cuestionable" como el presunto censo. El cuestionamiento del TAC resulta obligado.

3 Capturas reales. Los TAC se refieren a la potencialidad neta final de cada "especie"; pero esta potencialidad es de determinación extremadamente compleja y suele ser distinta de las capturas reales obtenidas después en la



práctica, sin necesidad de que medie trampa o dolo alguno. Simplemente porque las "cosas" son así. Al final los conflictos jurídicos, sociales, ecológicos y económicos se hacen inevitables.

4 Recursos. En el manejo de cualquier recurso natural renovable, y la pesca marina lo es, las "cosa cierta" son algo determinado en género, cuantía y condiciones, que no puede ser cambiado por otra cosa distinta: el qué (género), cuánto (cuantía) y cómo (condiciones). La pretensión de usar como cosa cierta el total admisible de capturas (TAC) y no el número de uni-

Estos modelos
resultan
insuficientes
para abordar las
complejidades de
la pesca marina



dades de esfuerzo de pesca precisas para lograrlas (tantos barcos equivalentes, con tales modalidades y pliegos de condiciones técnicas), conduce a la imposibilidad de conseguir una puesta en obra efectiva de los TAC, que vienen resultando ser un mero trampantojo.

Finalmente, los TAC no resultan adecuados para la pesca marina, porque sus datos, cálculos y resultados siguen una metodología errónea. Los pescadores comerciales y recreativos suelen cuestionarlos por falta de verificación de sus datos, de validación de sus resultados y el exceso de discrecionali-

dad de sus propuestas. La distancia entre la pesca banal resultante y la sostenible evidencia las serias deficiencias del modelo "TAC y cuotas", y sugiere la urgencia de proponer un paradigma y un Modelo general distintos para ella.

MODELO ALTERNATIVO

La conciliación entre la Naturaleza y el Hombre precisa un modelo general de manejo que partiendo de lo local (el espacio marino a manejar) avance hacia lo global (todos los espacios marinos del planeta). Un modelo de "abajo a arriba", opuesto al camino que se viene siguiendo. Este modelo general debe aplicarse a todos los espacios marinos y a todos sus posibles beneficios. Se compone de un Protocolo global y un Algoritmo local, y se asocia a una teorética distinta en lo censal y en sus crecimientos, y en las capturas y cosas ciertas a aplicar.

El Protocolo global se adapta técnica y científicamente a todos los posibles beneficios generables o inducibles por las actuaciones humanas en un espacio cualquiera: conservación de valores y usos pasivos, disfrute de usos activos, capturas (animales, vegetales, etc.), ejecución de las demás intervenciones y obras asociadas, y desarrollo de las múltiples externalidades inducidas por todas esas actuaciones (aportaciones al ODS 14 y otros). Permite poner en práctica técnicas ecoculturales tradicionales como la pesca marina y el marisqueo. Subordinado a la normativa preexistente, este Protocolo sigue cinco etapas que se repiten cíclicamente: ordenación, aplicación,

supervisión, control y seguimiento. Los censos y capturas de ordenación deben calcularse en él por "deriva de resultados de captura"; mientras que los censos y capturas de gestión deben establecerse por "rendimiento de la unidad de esfuerzo ejecutada física". Ambos calculados a partir de "hechos tangibles" (lo realmente pescado).

El Algoritmo local se utiliza para el diseño y cálculo de sostenibilidad de las estructuras ambientales manejadas, marinas en este caso. Consta de tres fases: levantamiento del acta de estado (lo que tenemos), diseño del espacio modelo ideal (lo que queremos) y programación de las actuaciones (lo que haremos). El proceso de cálculo seguido puede resumirse como "De lo que tenemos, a lo que queremos, mediante lo que haremos". **M**

Conclusión

Si aceptamos que el modelo "TAC y Cuotas" aplicado hasta hoy a la pesca marina viene resultando fallido, tendremos que aceptar que es preciso implementar un modelo general alternativo, basado en la Ingeniería del Desarrollo Territorial Sostenible, para tratar de alcanzar la genuina sostenibilidad de las actuaciones a poner en obra, y para optimizar el desarrollo sostenible global inducido con ellas. En beneficio de los pescadores marinos, probablemente hay ya bases científicas alternativas bastantes, para comenzar a trabajar seriamente sobre estas cuestiones, y para considerar obsoleto el modelo "TAC y Cuotas". **M**

FORO CIENTÍFICO DEL MEDITERRÁNEO

Mejoran las poblaciones

El Foro Científico para la pesca española en el Mediterráneo celebró su reunión anual en Castellón con una importante representación de científicos, administraciones y sector pesquero. Las conclusiones hablan de un aumento de las poblaciones pero también de muchos aspectos de mejora.

M JOSÉ LUIS SÁNCHEZ
PRESIDENTE DEL FORO

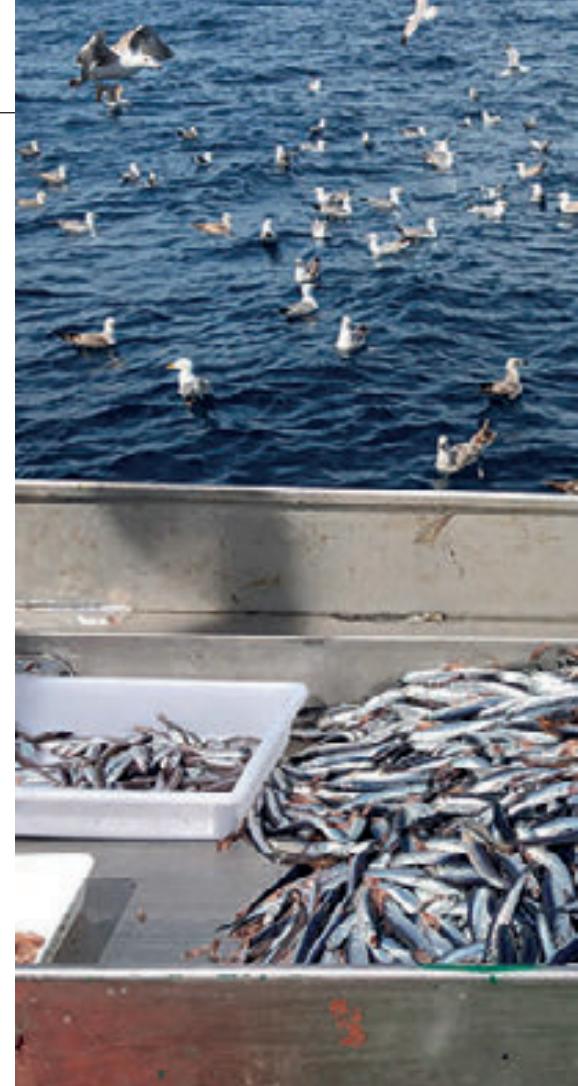
El Plan Multianual para la gestión de los recursos demersales del Mediterráneo Occidental (MAP) era necesario e introdujo un sistema de gestión basado en el esfuerzo de pesca que había sido demandado para el Mediterráneo para corregir la sobrepesca de muchos stocks demersales.

Sin embargo, este Plan tenía aspectos muy discutibles, al plantear como objetivo alcanzar el Rendimiento Máximo Sostenible de la especie más vulnerable, actualmente la merluza, cuya estrategia de gestión en el Mediterráneo ha sido siempre controvertida, o la

doble gestión por cuotas y esfuerzo para la gamba roja.

Actualmente, se están empezando a observar mejoras en las poblaciones objetivo del Plan, pero hay consenso entre las instituciones científicas de que es imprescindible su reforma. La gestión por cuotas de la gamba roja está creando nuevos problemas y es necesario que se elimine, manteniendo solo la gestión del esfuerzo.

También es necesario identificar nuevos puntos de referencia



para las pesquerías mixtas mediterráneas. Además, la gestión no se debe basar exclusivamente en puntos de referencia y se debe valorar también la evolución y tendencias de las poblaciones de referencia, así como otros indicadores ecosistémicos, como las especies vulnerables y comunidades bentónicas.

FALTA TRANSPARENCIA

Se ve con preocupación la falta de transparencia en algunos puntos del proceso, como la determinación de los términos de referencia de las reuniones técnicas (TOR), o la metodología de cálculo, que permite pasar de los resultados de las evaluaciones de stocks a las propuestas concretas de normativa. Más allá de la duplicidad de proce-

Se observan mejoras en las poblaciones objetivo del Plan



dimientos de evaluación de stocks por parte de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) y del Comité Científico, Técnico y Económico de Pesquerías (STECF), que ya se puso de relieve hace algunos años, se concluye que el funcionamiento general del STECF debe ser repensado.

La reducción de la mortalidad por pesca en pesquerías demersales mediterráneas no debe basarse exclusivamente en la reducción de días de pesca. Otras medidas efectivas que se están aplicando son las vedas temporales o permanentes, la mejora de la selectividad o el uso de artes de menor impacto y que puedan contribuir a la descarbonización de las actividades pesqueras. Además, es necesario abrir un periodo de re-

flexión y valoración de las medidas que se han adoptado hasta la fecha, para dar tiempo a la recuperación de las poblaciones antes de abordar medidas adicionales.

Las reservas marinas de interés pesquero solo son efectivas si existe una reducción significativa de la mortalidad por pesca en su interior. Si la regulación no implica reducción de la actividad pesquera o si la vigilancia no es efectiva, estas reservas no funcionan.

La siguiente
reunión se
celebrará en 2026
en Andalucía

El Foro reivindica que se mantenga la financiación europea a la pesca y la acuicultura, y que esta financiación sea independiente y con un presupuesto similar al actual. Es muy preocupante la propuesta de recortar dicho programa y diluirlo con otros fondos.

CAMBIOS EN EL CLIMA

El calentamiento global provoca cambios en la abundancia y distribución de las especies explotadas. Hay que estudiar la vulnerabilidad del sector pesquero a estos cambios y las medidas que pueden hacer aumentar su resiliencia. Es fundamental incorporar el conocimiento ecológico tradicional (CET) de las comunidades pesqueras en las estrategias de adaptación, con el doble propósito de favorecer la participación del sector en la co-creación de políticas públicas y garantizar que las medidas de adaptación y mitigación climática estén arraigadas en el territorio y cuenten con una mayor aceptación

Es necesario estudiar con mayor detalle la comercialización de los productos pesqueros porque puede representar riesgos económicos para el sector, derivados de una excesiva concentración de especies o compradores. Se debe seguir trabajando para valorizar las especies con menor demanda, ya que puede suponer una mejora de los ingresos del sector.

El Foro valora positivamente las iniciativas en marcha para mejorar el conocimiento científico de las pesquerías recreativas que es imprescindible para poderlas gestionar adecuadamente. ■

RETOS Y OPORTUNIDADES PARA LA PESCA EN EL MEDITERRÁNEO

Innovación y futuro

El 23 de octubre, Palamós se convirtió en el epicentro del debate sobre la pesca mediterránea con la 1ª Jornada OPP91: Retos y oportunidades del sector pesquero mediterráneo, organizada por la Organización de Productores Pesqueros de Palamós (OPP-91).

M BELÉN CAPARRÓS

Más de 70 expertos, profesionales del sector y representantes de administraciones, entre ellos Ángela Fernández, directora provincial del ISM en Barcelona, junto a las cofradías y otras organizaciones analizaron los desafíos actuales y debatieron estrategias para garantizar un sector sostenible, competitivo e innovador.

Durante la jornada, Cristina Mañas, gerente de la OPP91, presentó los proyectos que consolidan a la organización como referente en gestión, digitalización y valor añadido. Entre las principales iniciativas figura la certificación internacional con el programa MSC de la gamba de Palamós y la digitalización de la gestión pesquera, con aplicaciones propias para facilitar la trazabilidad y la comunicación entre socios.

También puso de manifiesto la innovación en la comercialización, con nuevos formatos de venta y promoción como el carpaccio de

gamba, la instalación de un punto de venta en el hospital, un chirinquito junto a la lonja y el showcooking en el Espai del Peix.

"Trabajamos cada día para transformar cómo pescamos y comercializamos nuestro producto, apostando por innovación, tecnología y sostenibilidad", afirmaba Cristina Mañas.

PLANIFICACIÓN

Uno de los bloques más relevantes fue la planificación anticipada de los días de pesca, clave para organizar capturas, tripulaciones y ventas. Juan Manuel Elices, subdirector general de Caladero Na-

cional y Aguas Comunitarias de la Secretaría General de Pesca, reafirmó el compromiso de ofrecer información avanzada sobre los días operativos dentro del marco de la normativa europea.

El sector coincidió en que la cooperación y coordinación entre las diferentes organizaciones de productores pesqueros (OPP) son esenciales para ganar fuerza en el mercado.

"¿Vendemos o nos compran?", preguntaba a los asistentes Miren Garmendia, directora de la Organización de Productores de Pesca de Bajura de Gipuzkoa (Opegui). Esta reflexión subraya la necesidad de asumir un papel activo en la venta y promoción del producto, acercando el pescado al consumidor y aumentando su valor.

**"El futuro
de la pesca
mediterránea pasa
por una gestión
colectiva de
los recursos"**

Miquel Mir

CIENCIA APLICADA

La gestión basada en evidencia científica fue otro eje de la jornada. Ponentes como Julio Agujetas (MSC), Raúl García (WWF) y Joan Batista (ICATMAR-CSIC) destacaron la importancia de recoger y anali-



Representantes del sector pesquero de Cataluña estuvieron presentes en la jornada.

zar datos continuamente; conectar ciencia y administración y adaptar medidas de gestión a la realidad de cada caladero. Todo ello con el objetivo de mantener un equilibrio entre sostenibilidad y viabilidad socioeconómica.

Se presentaron proyectos de inteligencia artificial y visión artificial para analizar automáticamente talla y estado del pescado en lonja, así como herramientas digitales que mejoran la trazabilidad y la planificación operativa. Ejemplos de innovación impulsados por diversas OPP como las de Motril, Santa Pola y Gipuzkoa.

DIMENSIÓN SOCIAL

En cuanto a la dimensión social de la pesca, el sector reconocía que afronta importantes retos estructurales, entre los que destacan fomentar el relevo generacional,

incrementar la participación femenina, mejorar las condiciones y espacios a bordo, y promover la pedagogía marítima entre los jóvenes. Estas acciones buscan garantizar un sector vivo y socialmente inclusivo, preparando a la próxima generación de profesionales.

"El futuro de la pesca mediterránea pasa por una gestión colectiva e inteligente de los recursos. Solo sumando esfuerzos podremos mantener vivo el sector y defender el valor de nuestro producto", aseguraba durante su intervención Miquel Mir, presidente de la OPP-91.

La jornada concluyó con la intervención de Antoni Espanya, director general de Política Marítima y Pesca Sostenible de la Generalitat quien reconocía que *"2025 es un año para resistir pero también para avanzar con determinación"*. **M**

Propuestas



Ganar fuerza en el mercado se ha convertido en una necesidad. Desde el sector pesquero se presentaron propuestas para mejorar la comercialización apostando por iniciativas que marquen la diferencia.

● **Unificar esfuerzos:** Compartir estrategias y criterios de calidad homogéneos para añadir valor al producto.

● **Vendedores especializados:** Incorporar figuras comerciales profesionales en las lonjas que asuman un papel activo.

● **Facilidades al consumidor:** Transformación del producto en fileteado, envasado y cocinado. Listo para consumir.

PROYECTO DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE COFRADÍAS DE PESCADORES

Voces del mar

Una iniciativa recorre las costas españolas para rescatar saberes, relatos y prácticas sostenibles que han definido la identidad marinera. A través de la investigación etnográfica, grabaciones audiovisuales y encuentros de *bibliotecas humanas*, pretende preservar el patrimonio cultural inmaterial de las comunidades pesqueras. El reto: que estas voces y conocimientos sigan vivos, reconocidos y accesibles para las próximas generaciones.



Durante siglos, el mundo occidental ha intentado conservar los monumentos, los yacimientos arqueológicos, las obras de arte y las colecciones de objetos. Sin embargo, sólo en la últimas décadas ha comenzado a valorar y preservar las tradiciones orales, los rituales, las festividades, las artes escénicas y los saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional: manifestaciones de una memoria viva que nos recuerda quiénes somos y de dónde venimos.

Lo que hoy conocemos como patrimonio cultural inmaterial reúne las prácticas y las expresiones heredadas de nuestros antepasados y transmitidas a nuestros descendientes. Pese a su fragilidad, este acervo de conocimientos y técnicas que se transmiten de generación en generación es considerado por la UNESCO como un importante factor en el mantenimiento de la diversidad cultural y el fomento del respeto hacia otros modos de vida.

El proyecto "Voces del Mar", impulsado por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), nace con la intención de salvaguardar esta memoria viva de las comunidades pesqueras, docu-

mentando sus prácticas artesanales y de pesca sostenible, así como su forma de entender la relación con el mar. Un conocimiento que ha configurado identidades y paisajes culturales marítimos durante generaciones, y que el proyecto aborda combinando la metodología de investigación etnográfica, la documentación audiovisual y una innovadora apuesta por las *bibliotecas humanas*.

TRABAJO DE CAMPO

¿Qué perdemos -como sociedad- si dejamos de escuchar a quienes realmente conocen el mar? ¿Puede el mar contarnos historias que no aparecen en los libros?

Bajo esta premisa, un equipo multidisciplinar de la consultora cultural CACTUS se desplazó a tres territorios con fuerte tradición marinera: San Pedro del Pinatar, en la costa levantina; Camariñas, en el

noroeste atlántico; y Barbate, en el litoral sur atlántico

En estos territorios se efectuaron un total de diez entrevistas con pescadores, mariscadoras, rederos, personas jubiladas del mar, patronas de barco, constructores de embarcaciones, responsables de museos marítimos, agentes clave de las cofradías, entre otros actores locales.

Las conversaciones combinaron formatos abiertos y semiestructurados, permitiendo recoger relatos de vida, trayectorias laborales, problemáticas de la actividad pesquera, así como formas específicas de transmisión intergeneracional del conocimiento vinculado al mar.

El trabajo de campo también incluyó acompañamiento en faenas, registrando prácticas cotidianas en muelles, lonjas, rampas de varada y arenales; un enfoque que hizo posible observar interacciones espontáneas, documentar técnicas de pesca y captar elementos culturales que no surgen en las entrevistas formales.

De forma complementaria, se incorporó al proyecto la metodología *Bibliotecas humanas*, una herramienta que selecciona y capacita a los protagonistas de las comunidades locales para que comparten sus relatos en encuentros públicos como "libros vivos".

Escuchar a
quienes conocen
el mar es
preservar saberes
y relatos que no
están en los libros

Estrella Escriña, narradora oral experta en *Bibliotecas humanas*, ha dirigido el proceso de formación en técnicas de relato, manejo de la voz y construcción de historias para convertir los testimonios de los participantes en diálogos directos con el público.

Asimismo, se ha realizado una investigación documental para organizar y sistematizar el conocimiento obtenido, elaborando fichas técnicas de saber tradicional que formarán parte del Atlas Nacional de Conocimientos Pesqueros, una herramienta creada para reunir en el futuro las tradiciones, oficios y expresiones culturales de las distintas poblaciones costeras.

PATRIMONIO DE TODOS

"Con 'Voces del Mar' queremos escuchar a quienes guardan la sabiduría de generaciones, porque su voz mantiene vivo un patrimonio que pertenece a todos y a todas", señala Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, *"el mar no sólo nos da trabajo: nos enseña quiénes somos"*.

Para Fabián Ben, responsable de la ejecución del proyecto *"se necesita tender puentes entre la sociedad y quienes han forjado nuestra cultura"*

"La gente del mar ha sostenido nuestras costas, merece reconocimiento"

Fabián Ben

Bibliotecas humanas: historias del mar

Las Bibliotecas humanas son una innovadora herramienta social que transforma la experiencia personal en conocimiento compartido. En lugar de libros, los protagonistas son personas que comparten sus historias de vida lo que contribuye a derribar percepciones sociales erróneas, prejuicios y estereotipos. Este concepto, nacido en Dinamarca en el año 2000, se ha extendido por todo el mundo como una forma de diálogo inclusivo y aprendizaje colectivo.

"Voces del Mar" ha incorporado esta metodología en la que cada *"libro humano"*- pescadores, rederas, jubilados y otros actores del sector- desarrolla su relato en conversaciones de entre 20 y 30 minutos, generando un aprendizaje emocional y cultural que trasciende lo que puede ofrecer un texto escrito. Se comparten saberes, pero también, anécdotas de la vida cotidiana, con especial atención a las historias de las mujeres del mar.



Digna Romar Mouzo: La mujer que hizo del mar su vida

Digna creció entre redes y olor a salitre en Camelle (A Coruña). Desde los 14 años trabajó en el puerto. Vio cómo las mujeres de marineros hacían todo menos salir al mar. Tras el Prestige decidió embarcarse con su marido. Pescó pulpo, calamar y percebe. Hoy, jubilada, confiesa: *"Aunque hubiera vendaval, yo era feliz en el mar. Ahora lo echo de menos, porque el mar es mi vida"*.



Amalia González Ameijenda (Lita): La patrona que conquistó el mar

De pequeña a Lita le decían: *"las niñas no van al mar"*. A los 15 años la necesidad la llevó a embarcarse con su padre. Un día el mar se puso fuerte y él se ató una cuerda: *"Si no encuentran mi cuerpo tu madre no cobra la pensión"*. Así aprendió Lita la dureza del oficio. Hoy es patrona, mariscadora y líder en Camariñas, donde lucha por la igualdad y la defensa del sector.

Rafael Narváez: Un marinero incansable

Con 14 años se embarcó y conoció todos los oficios del mar en Barbate. Fue incluso "llamao": avisaba a los tripulantes la hora de bajar a puerto. La vida a bordo era dura: "Dormíamos tan pegados que los pies de mi compañero eran mi almohada. Lo peor no era el olor, sino que en casa no podía dormir porque me faltaba la almohada". Hoy está jubilado "pero igual volvería porque el mar te jala".



Juan Baules: La cofradía es el corazón marinero de Barbate

De niño se escapaba de la escuela para embarcarse con su padre y hermanos. Tras una vida en la pesca tradicional en Barbate, es patrón de la cofradía. Recuerda cuando estas organizaciones eran redes de apoyo: negociaban con autoridades, ayudaban con dinero y traslados. Hoy trabaja para que la cofradía recupere su importancia y sea referencia para la gente del mar.

Maria Dolores Iglesias Benítez: La visión de Dori

Criada entre redes y salazones, Dori rescata la memoria de su abuela Juana Lucas que trabajó en una conservera barbateña mientras criaba a hijos y nietos en las casetas del río, donde se remendaban redes y se rezaba por el regreso seguro de los marineros. Hoy Dori impulsa proyectos vinculados a la pesca y la defensa medioambiental de la zona. Ha recibido un premio internacional.



"El mar no sólo nos da trabajo: el mar nos enseña quiénes somos"

Basilio Otero

marítima y pesquera. La gente del mar ha alimentado a nuestro país y ha sostenido nuestras costas con sacrificio, constancia y un conocimiento que merece reconocimiento y protección".

El relevo generacional es uno de los grandes retos del sector pesquero, por ello, "Voces del Mar" "busca documentar, transmitir y salvaguardar los saberes y prácticas, para que sigan vivos, valorados y accesibles para las próximas generaciones" - señala Fabián Ben.

Actualmente, esta iniciativa de la FNCP, avanza hacia la producción de un documental que busca dar voz a quienes han dedicado su vida al mar, para que la diversidad de sus experiencias, conocimientos y emociones tengan un espacio de expresión pública. En especial, pondrá en valor el papel de las mujeres en las comunidades pesqueras y su contribución, a menudo invisibilizada, a la sostenibilidad económica, social y cultural.

"Voces del Mar" ha sido seleccionado dentro de la convocatoria nacional de ayudas para proyectos de salvaguarda de Patrimonio Cultural Inmaterial que gestiona la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura. **M**



Elena Martínez durante su intervención en el MBG de Cádiz



PARTICIPACIÓN DEL ISM EN CONGRESOS DEL SECTOR

Más allá de los despachos

Uno de los principios fundacionales del ISM es acompañar y proteger a la gente del mar. Esta presencia se hace desde los despachos, pero también fuera de ellos en las ferias y congresos que representan al sector. En noviembre, participamos en el Maritime Blue Growth en Cádiz y en Almería volvimos a tener stand propio en el Sun&Blue Congress.

M ANA DÍAZ

El Instituto Social de la Marina participó del 11 al 13 de noviembre en el Maritime Blue Growth Congress (MBG 2025) que, en esta ocasión, se celebró en el Palacio de Congresos de Cádiz. El encuentro, impulsado

directamente por el sector marítimo español, favorece la relación, el conocimiento y el contacto entre empresas, instituciones y organismos ligados al crecimiento azul.

Con un formato innovador y más dinámico, el Congreso se estructuró en una serie de diálogos abiertos y mesas redondas para que ponentes y participantes pudieran

aprender y expresar sus puntos de vista en asuntos como la digitalización de los océanos, la innovación tecnológica, la sostenibilidad, la captación del talento o el desarrollo de vocaciones, entre otros.

El Instituto Social de la Marina estuvo presente con stand propio y la directora de la Entidad, Elena Martínez, participó en una de las

mesas de debate sobre formación en economía azul. Acompañada de Mercedes Pardo, CEO del Instituto Marítimo Español, y M^a Victoria Redondo, directora de la cátedra Navantia y del máster de Defensa en la Escuela de Ingeniería Naval y Oceánica de la Universidad de Cádiz y moderadas por Marta Díaz, asesora en sostenibilidad marina y embajadora de Blue Economy, la representante del ISM explicó la experiencia de la Entidad en la materia, destacando la importancia de una formación accesible, inclusiva y alineada con las necesidades reales del sector.

Esta mesa redonda abordó los retos y oportunidades que ofrece la formación en la Economía Azul como motor de desarrollo sostenible, generación de empleo y despertar de vocaciones entre los jóvenes.

SUN&BLUE CONGRESS

Pocos días más tarde (19 y 20 de noviembre) el ISM acudió por segundo año consecutivo a la tercera edición del Sun&Blue Congress. El equipo directivo de la dirección provincial y direcciones locales del Instituto Social de la Marina en Almería ofreció información detallada sobre los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio e Isla Cristina, la labor asistencial y médica que desarrolla la Entidad con los buques sanitarios Esperanza del Mar y Juan de la Cosa o la app ISM en tu bolsillo.

Para la directora provincial del ISM en Almería, Cristina Díaz, la experiencia ha sido "gratificante y muy satisfactoria porque han sido



Cristina Díaz, directora provincial de Almería y Virginia Espínola, subdirectora.

muchas las personas interesadas en conocer nuestros servicios y pedirnos folletos. Por otra parte, agradecemos a la organización el haber entregado a los participantes ejemplares de la revista Mar, medio que difunde nuestra cercanía con el sector".

Con el apoyo de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Almería y la Diputación Provincial, el Sun&Blue Congress es el principal congreso internacional dedicado al turismo y la economía azul.

En su tercera edición ha reunido a más de 120 ponentes procedentes de 37 países, destacando en esta ocasión altos representantes institucionales del Gobierno de

Mozambique, lo que refuerza su carácter internacional y su papel como plataforma estratégica para avanzar en modelos turísticos sostenibles, innovadores y vinculados al mar.

La sesión inaugural contó con la presencia por videoconferencia del comisario europeo de Transporte Sostenible y Turismo, Apostolos Tzitzikostas, quien destacó el valor del Mediterráneo como "tesoro natural y motor económico de Europa", situando a Almería como ejemplo de gestión sostenible del agua, con 35 playas calificadas con Bandera Azul, y "un compromiso extraordinario con la reutilización de recursos hídricos y la protección de los ecosistemas costeros".

Por su parte, el presidente de la Junta de Andalucía, Juan Manuel Moreno Bonilla, resaltó la importancia del Sun&Blue Congress como "lugar de encuentro para abordar el futuro de nuestras costas desde el turismo inteligente, la conservación marina y la gestión sostenible del agua". Además, señaló que Andalucía aspira a liderar la transición azul en Europa porque "mirar al mar es mirar al futuro". **M**

Se trata de representar a la gente del mar y dar a conocer los servicios del ISM en todos los foros donde sea posible

MUSEO DEL CALAMAR GIGANTE

Viaje a las profundidades marinas

Situada en la costa occidental asturiana, Luarca es de esas villas cuya historia y esencia no pueden desvincularse del mar. Las actividades marítimas como la pesca y el comercio han sido fundamentales para el desarrollo económico de esta localidad que cuenta con un museo único en el mundo y cuyo nombre atrae a los visitantes más valientes. Nos referimos al Museo del Calamar Gigante. ¿Te atreves a descubrirlo?

Si pensamos en Asturias, probablemente imaginamos unos paisajes montañosos de valles profundos y crestas y picos escarpados, bosques de hayas y robles que pintan toda una gama de tonalidades, acantilados en los que las olas rompen silbando a través de bufones, playas vírgenes donde el verde de la vegetación se funde con arenas doradas o una rica gastronomía con productos del mar y la tierra que deleita a cualquier paladar. Eso es lo que sabemos de la superficie del Principado. Pero, a escasos kilómetros de la costa, el "Paraíso natural" continúa.

Los fondos marinos asturianos presentan una orografía espectacular, con montañas como El Cauchucho y valles y cañones como el caladero de Carrandi de Avilés, Lastres y Llanes que superan los 4.000 metros de profundidad. Sus taludes son de altísima riqueza biológica con corales de aguas frías, bosques de gorgonias y esponjas gigantes: el hábitat idóneo de especies que, adaptadas a vivir a baja presión y temperatura en un entorno donde la luz no llega, en muy raras ocasiones su-

ben a la superficie. Nos referimos a cefalópodos (pulpos, sepías y calamares que llegan a adquirir tamaños gigantescos), tiburones, peces óseos, y cetáceos como los cachalotes, entre otras. Todas conviven en un espacio prácticamente desconocido para el ser humano (sabemos más cosas de la superficie de Marte que de las profundidades oceánicas) y, como tal, despierta curiosidad o terror.

CIENCIA FICCIÓN

El cine y la literatura han contribuido a imaginar ese mundo submarino lleno de monstruos marinos, capaces de devorar barcos y a sus tripulaciones al completo. Y es que navegamos entre el mito, la fantasía y la realidad. Desde la Antigüedad, nos han llegado ilustraciones y descripciones del kraken que bien podrían estar basadas en animales reales.

En la *Odisea* se relata el mito de *Escila*, un monstruo marino de 12 patas y seis cabezas, y en la cultura romana, Plinio, el Viejo describe la existencia de un enorme pulpo, de olor nauseabundo, que intentaba alimentarse de salazones en la bahía de Gibraltar. Todos estos relatos hacen pensar que pudieran ser calamares gigantes.

Gracias al trabajo de naturalistas y zoólogos se ha constatado la existencia de cefalópodos de gran tamaño.

A principios del siglo XVIII, Francesco Negri habló ya de calamares gigantes al analizar mandíbulas y tentáculos de grandes dimensiones. Desde entonces, no ha cesado la curiosidad por saber más de estos seres. Son muchas las incógnitas que surgen sobre esta especie. Los estudios fundamentados en las necropsias realizadas a los restos de animales capturados casualmente o varados, (ya que los individuos que alcanzan la superficie llegan muertos o moribundos pues sus órganos no soportan la presión al ascender en la columna de agua) ofrecen tan solo algunas respuestas parciales.

A lo largo del tiempo, se ha intentado fotografiar y filmar a los calamares gigantes en las zonas donde viven como los cañones submarinos de Kaikoura, en Nueva Zelanda, o la fosa de Carrandi, en Asturias. Tras muchos intentos fallidos, investigadores japoneses lograron en 2013 captar imágenes de un ejemplar vivo mientras intentaba comerse el cebo de su vehículo submarino.

LA CASA DE "PELUDÍN"

Pese a tener tan cerca a los calamares gigantes, en las localidades pesqueras asturianas no existen historias de terror sobre avistamientos. Más bien al contrario, llaman la atención y se les quiere hasta el punto de llamarles "Peludín",

Los niños disfrutan la visita que destaca por su carácter didáctico



Durante la visita por el Museo del Calamar Gigante encontramos especies que viven a mucha profundidad.

un nombre que parece más el de un osito de peluche que el de un monstruo marino.

Luarca cuenta con un museo donde se les puede ver de cerca. Se trata de un espacio único en el mundo que alberga la mayor colección de ejemplares de calamar gigante conocida.

La "casa de Peludín" ha cambiado de ubicación. Hace algún tiempo estaba en el puerto. Montserrat Fernández trabaja en el establecimiento. Se encarga de acoger a los visitantes y explicarles qué van a encontrar. Ha participado incluso en algunas necropsias. Por eso, se emociona al hablar del temporal que destrozó la antigua instalación. Una galerna provocó

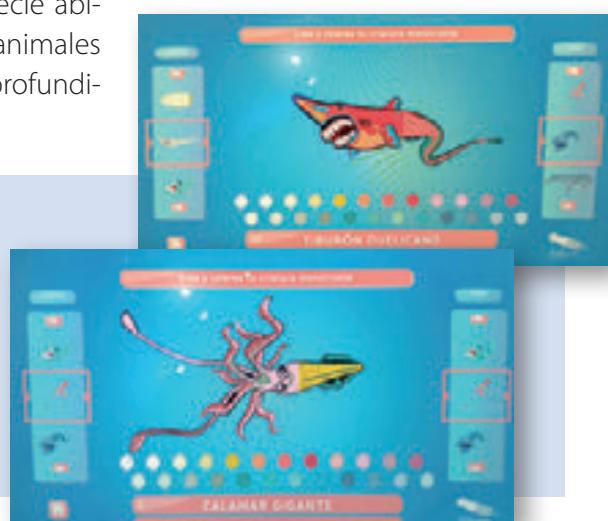
daños estructurales en el edificio y algunos de los ejemplares que se exhibían se perdieron para siempre. El nuevo museo, situado en la calle Nicanor del Campo, es más pequeño y está protegido del mar para que "*no vuelva a pasar lo que nunca debió ocurrir*".

A diferencia del anterior espacio, éste se distribuye en una sola planta. Tras cruzar la entrada uno empieza a experimentar sensaciones de luz y sonido que le transportan al mundo submarino. Un colorido "peludín" nos saluda asegurándonos que, al terminar la visita,aremos expertos en una especie abisal misteriosa y en otros animales con los que comparte las profundidades marinas.

La visita es apta para toda la familia, incluso para las mascotas, porque se trata de un espacio "*dog-friendly*", que permite la entrada de perros atados. El recorrido es eminentemente didáctico con contenidos para niños y adultos, y juegos divertidos como el laboratorio de anatomía, que nos servirá para descubrir los distintos órganos de estos animales, o las pantallas interactivas que despertarán nuestro lado más creativo y colorear algunas de las criaturas que habitan en las profundidades marinas. También nos sumergiremos

Y para los "peques"...

Lejos de dar miedo, la visita al museo de Luarca puede ser divertida para los peques de la casa ya que, entre otras cosas, pueden desarrollar su lado más creativo y colorear en pantallas digitales algunas de las especies expuestas en la sala como los tiburones y, por supuesto, el calamar gigante.





Aunque podrían dar miedo, a los calamares gigantes en Asturias se les conoce cariñosamente como "peludines".

en el océano digital para conocer distintas especies que encontraremos en nuestro descenso. Y disfrutaremos de un audiovisual sobre la primera grabación de un calamar gigante vivo en su hábitat natural.

Mientras avanzamos en las profundidades, veremos pulpos y sepias de gran tamaño y un calamar de la especie *Architeuthis dux*, la de mayor longitud. El museo alberga el ejemplar de una hembra de 176 kilos, capturada accidentalmente en 2015 en la fosa de Carrandi.

CURIOSIDADES

Un "peludín-guía" nos descubre las características de la especie. Los calamares gigantes viven habitualmente en la zona más oscura del océano, a unos 1.500 metros de profundidad, pero no siempre es así. Cuando nacen están más cerca de la superficie y, a medida que crecen, migran hacia el fondo marino. Durante su ciclo vital, sus hábitos alimenticios también cambian, pasando de ser animales filtradores de zooplacton a depre-

El Museo del Calamar Gigante es único en el mundo por las especies que exhibe

dadores activos de peces, otros cefalópodos y crustáceos.

Sus grandes enemigos son los cachalotes, con quienes se enzarzan en ocasiones en tremendas batallas. Esto se sabe porque se han descubierto algunos ejemplares con grandes cicatrices causadas por los anillos de las ventosas de los calamares.

La piel de los cefalópodos cambia de color. También la de estos ejemplares gigantes que está cubierta de cromatóforos que reflejan la luz y contienen pigmentos. Sus células están conectadas a diminutos músculos controlados por las neuronas motoras que, depen-

diendo de si se contraen o relajan, mostrarán una tonalidad u otra.

Otra de las curiosidades es cómo se reproducen. Como todos los cefalópodos son ovíparos y se diferencian individuos masculinos y femeninos. Conocemos la anatomía de sus órganos sexuales. Los machos tienen un pene que puede alcanzar hasta casi el 97% de su manto. Pero desconocemos cómo copulan, cómo fecundan sus huevos o cómo son sus puestas.

Los científicos intentan dar respuesta a estas incógnitas. Se piensa que las hembras tienen un solo ciclo ovárico, que ponen sus huevos de una sola vez o en varias puestas y después mueren. Se trata de animales que no cuidan a sus crías por lo que, para asegurar su descendencia, ponen miles de huevos aunque pocos individuos sobreviven.

La conservación de estos calamares pasa por la protección del hábitat donde viven reduciendo la contaminación, mitigando los efectos del cambio climático y fomentando una pesca sostenible. **M**

Prevenir conductas por acoso



El trabajo en el mar presenta desafíos únicos que pueden afectar seriamente la salud mental de las tripulaciones. Entre ellos, el acoso por razón de género destaca como una amenaza silenciosa que deteriora el bienestar y el ambiente laboral. En espacios reducidos y de convivencia forzada, prevenirlo exige tolerancia cero, formación y campañas de concienciación.

M ANTONIO PAMOS DE LA HOZ

DOCTOR EN PSICOLOGÍA DE LA UCJC

El entorno laboral en el sector marítimo enfrenta desafíos particulares, entre ellos el acoso por razón de género, un problema que afecta tanto a las víctimas como a la calidad del ambiente laboral. Las carac-

El acoso puede desencadenar cambios en los hábitos alimenticios

terísticas propias del trabajo en el mar, como los espacios reducidos y la convivencia forzada, facilitan situaciones de acoso de género, que incluyen acoso verbal, físico y psicológico. El acoso por género, basado en estereotipos degradantes, afecta la salud mental causando ansiedad, depresión, insomnio, aislamiento y fatiga, perjudicando el desempeño y bienestar laboral.

Silencio, miedo, desigualdad

Para prevenir el acoso por género, se proponen políticas de tolerancia cero, campañas de concientización y formación.

El entorno laboral en el mar presenta desafíos únicos que afectan a sus trabajadores de manera particular. Entre estos desafíos se encuentra la prevención del acoso por razón de género, un problema que no solo daña a las víctimas, sino que también compromete la calidad del entorno y laboral. Este artículo tiene como propósito describir el acoso por razón de género, sus consecuencias y describir algunas acciones para su prevención que crean un ambiente laboral seguro, inclusivo y respetuoso.

GÉNERO Y ACOSO

El sector marítimo ha sido históricamente dominado por los hombres, con una representación femenina extremadamente baja, aproximadamente un 2% de la población mundial (Organización Internacional Marítima, 2003). La mayoría de las mujeres despeñan su trabajo en el sector servicios de la industria del crucero, en la que tienen peores salarios, peores puestos de trabajo, con una mayor precariedad laboral y peor estatus. Estos factores junto con las condiciones laborales propias de trabajar en el sector marítimo (largas jornadas de trabajo, los espacios físicos reducidos, la forzada convivencia, alta carga de trabajo, etc.) constituyen un perfecto caldo de cultivo para que se produzcan situaciones de acoso por razón de género. Pero antes de adentrarnos con mayor

Situaciones de acoso y discriminación por género afectan gravemente la salud mental de las mujeres.



BAJA AUTOESTIMA E INSEGURIDAD

Las mujeres que sufren acoso de género experimentan una disminución significativa en su autoestima y confianza, desarrollando sentimientos de ineeficacia personal y desesperanza.



PROBLEMAS DE SUEÑO

El estrés y la ansiedad causados por el acoso alteran los patrones de sueño, provocando insomnio, despertares frecuentes o sueño excesivo como forma de escape.



CAMBIOS EN EL APETITO

El acoso puede desencadenar cambios en los hábitos alimenticios, llevando a pérdida de apetito y peso no saludable o, por el contrario, a un aumento de peso debido a la comida como forma de escape.



IRRITABILIDAD Y AGRESIVIDAD

Las víctimas de acoso presentan irritabilidad y reacciones emocionales intensas, encontrando difícil controlar sus emociones y

reaccionando de manera exagerada a situaciones cotidianas.



AISLAMIENTO SOCIAL

El acoso lleva a las mujeres a aislar socialmente de sus compañeros de trabajo, limitando las oportunidades de establecer relaciones sociales.



SÍNTOMAS PSICOSOMÁTICOS

El acoso de género puede manifestarse a través de síntomas psicosomáticos como dolores de cabeza, problemas gastrointestinales, dolores musculares y fatiga generalizada.



PROBLEMAS DE CONCENTRACIÓN Y MEMORIA

El estrés y la ansiedad crónicos afectan la capacidad de concentración y memoria, dificultando el enfoque en tareas, olvidando detalles importantes y cometiendo errores con mayor frecuencia.



DEPRESIÓN Y ANSIEDAD

La exposición continua al acoso de género puede llevar a trastornos de salud mental graves, como depresión y ansiedad, con sentimientos persistentes de tristeza, desesperanza, inquietud y preocupación constante.

detalle en los aspectos del acoso debido a la desigualdad de género conviene hacer un breve recorrido por lo que se entiende por género y acoso por género.

El género es una construcción social y cultural que abarca los roles, comportamientos y atributos que la sociedad asigna a hombres y mujeres. A diferencia del sexo, que comprende las características biológicas que definen al ser humano como hombre o mujer (Organización Mundial de la Salud), el género es construido.

El género es el resultado de un proceso de socialización mediante el cual la persona interioriza las características, rasgos y comportamientos deseables de su condición. La visión tradicional se configuraba en torno a dos modelos normativos sociales, opuestos y complementarios, de femenino-masculino en función del sexo biológico. La realidad actual nos muestra que el género hoy es un concepto dinámico, existiendo una diversidad de identidades de género como personas cisgénero, transgénero, *queer*, no binario, entre otros.

ACOSO POR GÉNERO

El acoso en función del género se entiende a cualquier comportamiento no deseado basado en el género de una persona que resulta degradante, humillante u ofensivo y que atenta contra la dignidad de esta. Frente al acoso sexual que tiene una naturaleza claramente sexual, las manifestaciones del acoso por género pueden ser muy

El 70% de las mujeres reportaron haber sufrido acoso verbal

variadas y responden a los roles, estereotipos, prejuicios y "mandatos" de género que describen lo que es ser una mujer y hombre, también en el ámbito laboral. Prescriben y definen los trabajos apropiados y no apropiados según seas hombre o mujer, sancionando y discriminando aquello que se desvía de la norma. El predominio de un código claramente masculino y muy jerarquizado, junto con los prejuicios y estereotipos que habitan en el sector marítimo facilitan situaciones de acoso. Un primer informe sobre las mujeres en el sector marítimo llevado a cabo por la Organización Marítima Internacional (OMI) junto con la Asociación Internacional de Mujeres en el Sector del Comercio y el Transporte Marítimo (WISTA) en el año 2021 encontró que el 60% de las mujeres se habían sentido discriminadas por motivos de género, y un 29% de las encuestadas había sufrido episodios de acoso e intimidación a bordo. El estudio refleja las distintas modalidades de acoso que las mujeres sufren:

1 ACOSO VERBAL:

Aproximadamente el 70% de las mujeres reportaron haber sufrido acoso verbal (insultos, amenazas y comentarios despectivos).



2 ACOSO FÍSICO:

Alrededor del 30% de las mujeres mencionaron haber experimentado algún tipo de acoso físico, como contacto no deseado y agresiones físicas.

3 ACOSO PSICOLÓGICO:

El 60% de las mujeres marineras indicaron haber enfrentado acoso psicológico, que abarca exclusión deliberada, intimidación y manipulación emocional.

Los trabajadores del mar enfrentan condiciones laborales exigentes que los ponen en alto riesgo de sufrir alteraciones emocionales, como ansiedad, depresión, pensa-



El aislamiento social dificulta la elaboración de redes de apoyo eficaces

comprometiendo el desempeño laboral de la mujer en su puesto de trabajo. La falta de iniciativa e inhibición puede suponer un freno a su desarrollo profesional, y una menor productividad. La fatiga crónica, causada por la falta de sueño, disminuye la capacidad de concentración y aumenta la probabilidad de cometer errores. La irritabilidad y los conflictos interpersonales crean un ambiente de trabajo hostil que dificulta la colaboración y enturbiaba el clima laboral.

El aislamiento social, dificulta la elaboración de redes de apoyo eficaces. En resumen, el acoso hacia las mujeres no solo afecta la salud mental de las mujeres, sino que también tiene un impacto negativo en el entorno laboral.

CÓMO PREVENIRLO

¿Cómo se puede prevenir el acoso por razón de género? Desarrollar políticas, medidas, estrategias y guías preventivas en el sector marítimo son sin duda acciones necesarias para frenar el acoso por género. Distintas organizaciones como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) junto con gobiernos, compañías navieras y armadores, etc., elaboraron recientemente una serie de recomendaciones que incluían cambios en la legislación, campañas de concienciación, formación

específica sobre violencia y acoso con información clara de los comportamientos de acoso e intimidación y sus respuestas disciplinarias. Se incrementan también esfuerzos para desarrollar un liderazgo comprometido con una tolerancia cero al acoso y la protección de las víctimas creando espacios y canales seguros de denuncia y protección a las víctimas. Además, se ha apostado por la creación de dispositivos especializados de atención a las mujeres que sufren acoso e intimidación.

Estas medidas junto con otras ya previamente instauradas que tratan, no solo de erradicar el acoso hacia las mujeres, sino de reducir la desigualdad de género del sector marítimo son lentas en la consecución de sus objetivos. Si bien todas ellas son necesarias, el verdadero potencial de la prevención del acoso hacia las mujeres radica en la revisión y cuestionamiento profundo de los roles y mandatos asociados a nuestra identidad de género (hombres y mujeres). Solo la puesta en duda de las creencias, valores y actitudes interiorizadas y atribuidas a nuestra condición de hombre o mujer y que validan y sostienen las conductas de acoso, nos permitirá tratar, respetar y reconocer la igualdad de géneros permitiendo así entornos de trabajo verdaderamente igualitarios, inclusivos y libres de acoso hacia las mujeres por el mero hecho de serlo. **M**

CONSECUENCIAS

Las principales consecuencias en la salud mental son autoestima baja e inseguridad; problemas de sueño; cambios en el apetito; irritabilidad y agresividad; aislamiento social; síntomas psicosomáticos; problemas de concentración y memoria y depresión o ansiedad (ver recuadro en la página 53).

Todos estos síntomas amenazan el bienestar y la satisfacción laboral

El doble rostro del sol: bienestar y enfermedades



Sin el sol la vida es imposible, pero a su vez sus efectos pueden ser muy dañinos para la salud de los seres humanos. Para los trabajadores del mar que desarrollan su trabajo en permanente exposición al sol, no utilizar la protección debida puede desencadenar serios problemas de salud.



ROSA GANDÍA BONNÍN • MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

La existencia de nuestro planeta, su lugar en el universo y la vida en él sería imposible sin el sol. Esta estrella es la fuente primaria de energía para los ecosistemas de la tierra. Procesos como la fotosíntesis en las plantas, el desarrollo de la cadena alimentaria, el ciclo del agua y el control de la temperatura del planeta están estrechamente vinculados a la existencia del sol.

Directamente sobre la piel el sol induce la producción de la vitamina

D, que participa en la modulación de los mecanismos inmunitarios: actúa en la barrera que constituye la mucosa intestinal, participa en la estimulación de las células defensivas del organismo, y estabiliza la respuesta inflamatoria.

La participación de la vitamina D en la absorción del calcio y la formación y mantenimiento de estructuras óseas y dientes es ampliamente conocida.

La luz solar influye en el control del ritmo circadiano, favoreciendo



la producción de hormonas como el cortisol y la melatonina. Así mismo favorece el desarrollo de emociones positivas.

SIN EMBARGO...

Las emisiones solares son ondas electromagnéticas de diferentes longitudes, entre ellas destacan los rayos ultravioletas (UVA, UVB) que alcanzan la tierra atravesando la atmósfera aun en los días más nublados. Estas emisiones en dependencia de su longitud de onda penetran con mayor o menor profundidad causando efectos dañinos en la piel.

Los rayos UVA de longitud de onda mayor, actúan más profundamente, llegando hasta la dermis. Pueden ocasionar pérdida de elasticidad, foto-envejecimiento prematuro, manchas y la formación de arrugas profundas en la piel, llegando además a producir modificaciones cancerígenas en las células cutáneas. Están presentes durante todas las horas del día todos los meses del año.

Por poseer una menor longitud de onda, los rayos UVB son responsables de las lesiones más superficiales en la piel, produciendo desde quemaduras solares (eritema solar) muy molestas y dolorosas, hasta lesiones malignas como los carcinomas basocelulares y espinocelulares entre otros. Los rayos solares pueden modificar el ADN de las células cutáneas.

Los UVB son más fuertes durante la primavera hasta principios de otoño. Se describe que julio es el mes donde se producen con mayor intensidad estas radiaciones

solares en el hemisferio norte, y en especial en los horarios comprendidos entre las 10 de la mañana a 4 o 5 de la tarde.

! LESIONES MALIGNAS

Carcinoma basocelular: Es la lesión que más se observa, en especial en las zonas del cuerpo expuestas al sol. Su crecimiento habitualmente es lento y puede presentarse como una protrusión perlada con vasos sanguíneos visibles en su superficie. Se extiende a otras zonas del cuerpo con menor frecuencia que otras formaciones malignas, no obstante, debe ser diagnosticada y tratada de forma preferente.

Carcinoma espinocelular: Presenta un crecimiento más rápido y tiende a producir metástasis. Entre sus formas de presentación está la aparición en la piel de lesiones de color rojo de aspecto escamoso, o en forma de costra con superficie áspera, de difícil cicatrización.

Melanoma: Es menos común que los anteriores, sin embargo, su capacidad de metástasis es mayor. Aparece en cualquier parte del cuerpo y tiene entre otras características la aparición de lesiones dermatológicas que no presentan bordes regulares y que se modifican visiblemente con relación a su color y tamaño.

En los ojos: Las cataratas, pterigión y otras afectaciones como lesiones en la retina, pueden ser consecuencia de la exposición per-

manente a los rayos solares. Debe considerarse que estas emisiones también se reflejan por el agua y otras superficies causando daño en los ojos cuando no se utiliza la protección adecuada.



COMO PROTEGERSE

Entre las 10 de la mañana y las 5 de la tarde debe minimizarse la exposición al sol.

Usar ropa protectora, sombrero y gafas por los efectos de las emisiones solares directas y reflejadas.

El uso de factor de protección solar del mayor porcentaje posible debe ser diario (aun cuando el día esté nublado) aplicándolo aproximadamente media hora antes de la exposición y de ser posible repitiendo su aplicación cada dos horas o cuando el sudor o el agua haya barrido el producto.

Hidratarse lo suficiente cuando se expone la piel a los efectos de los rayos UVA y UVB.

Evitar el uso de bronceados artificiales como camillas u otros. 

Observa

Teniendo en cuenta lo anteriormente señalado, cuando aparecen en la piel lesiones que sangran con facilidad, tardan en cicatrizar, aumentan de tamaño y/o presentan evidentes cambios en su coloración, se debe acudir a consulta con especialista lo antes posible.



PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

- 200 gr de galleta molida
- 100 gr de mantequilla fundida
- 300 gr de queso de untar
- 300 ml de nata líquida para montar
- 400 gr azúcar
- 200 gr de frutos rojos congelados
-

ELABORACIÓN

■ PASO 1

CONFITURA DE FRUTOS ROJOS:

Poner 200 gramos de azúcar y los frutos rojos en un cazo a fuego fuerte sin dejar de remover. Cuando empiece a hervir y el azúcar se haya diluido, bajar el fuego y cocinar 5 minutos más. Pasar a otro recipiente frío y dejar enfriar y luego poner en la nevera 1 hora.

■ PASO 2

Mientras en un bol mezclar bien la galleta molida con la mantequilla fundida. En una bandeja plana, disponer una hoja de papel de horno y encima cuatro pequeños aros con tira de papel de horno en sus paredes. Luego poner la mezcla anterior en el fondo y en las paredes de los aros, apretando para que se sostenga con un grosor máximo de ½ cm. Reservar en la nevera.

■ PASO 3

En una batidora: poner los 200 gramos de azúcar restantes, la nata y el queso de untar. Batir hasta que se mezcle todo bien y coja una consistencia espesa de mousse. Reservar.

■ PASO 4

Coger la bandeja con los aros con su interior forrados en galleta, y poner en el fondo, con ayuda de una manga,

un poco de la mezcla de nata y queso, realizar una forma de pequeño nido, luego dentro de ese un poco de confitura de frutos rojos y rematamos cubriendo todo esto con más mezcla de nata y queso hasta el límite del aro. Si es necesario alisar la terminación con ayuda de una espátula de pastelería. Dejar reposar en la nevera 2 horas.

PRESENTACIÓN

Con la ayuda de una espátula, poner un postre en cada plato, pero dándole la vuelta a cada postre. Es decir, que donde terminamos con el relleno será la base. Retiramos el aro a cada uno y la tira de papel de horno. Nos tendrá que quedar un postre todo cubierto de galleta. Nota: A este postre le daremos un golpe con una cuchara sopera, para que se fracture la galleta y sea más original en el momento de disfrutarlo.

● Valoración Nutricional ●

El Reverse cheesecake es una versión contemporánea y ligera de la tradicional tarta de queso. Se trata de una combinación de nutrientes de alto nivel energético que combinados con las frutas del bosque convierten esta receta en una alternativa ideal para su consumo ocasional en los meses de invierno.

FUENTE DE ENERGÍA

El Reverse cheesecake presenta un valor energético elevado derivado principalmente de su contenido en grasas y carbohidratos simples. Las grasas proceden sobre todo de la mantequilla, el queso crema y la nata, destacando la presencia de grasas saturadas que requieren consumo moderado. Los hidratos de carbono alcanzan unos 145 g, aportados por el azúcar añadido y la base de galleta, lo que incrementa el índice glucémico del postre. El aporte proteico, por su parte, es moderado, mientras que la fibra dietética es escasa. En cuanto a micronutrientes, los lácteos contribuyen con calcio y fósforo, y los frutos rojos añaden vitamina C y compuestos antioxidantes que mejoran su perfil saludable. El aporte energético de este postre proviene fundamentalmente de la galleta molida y el azúcar añadido, ambos con alto índice glucémico. El azúcar proporciona glucosa, el principal combustible del cerebro y de los músculos, útil para recuperar energía de forma rápida tras esfuerzos intensos, aunque su exceso puede provocar picos de glucemia. Por otro lado, las galletas, según su composición, combinan hidratos de carbono complejos, grasas y, en algunos casos, fibras y minerales.

EFFECTO ANTIOXIDANTE

El componente diferenciador de esta receta reside en los frutos rojos. Estos frutos aportan un importante valor nutricional basado en la vitamina C, fibra soluble y una notable con-



centración de antioxidantes naturales como las antocianinas, compuestos que contribuyen a reducir el estrés oxidativo y a proteger el sistema cardiovascular. Los frutos rojos son alimentos de alta densidad nutricional y bajo aporte calórico, ideales para mantener la energía y la salud en trabajos de alta exigencia física, como el desempeño de tareas a bordo. Su principal valor reside en su elevada concentración de antioxidantes naturales, entre los que destacan los polifenoles, flavonoides y antocianinas, compuestos que protegen las células del estrés oxidativo provocado por la radiación solar, el viento y el esfuerzo continuado.

VITAMINA C

Además, los frutos rojos son una fuente notable de vitamina C, que favorece la síntesis de colágeno y fortalece el sistema inmunitario, y de manganeso, mineral esencial para el metabolismo energético. Su contenido en fibra soluble ayuda a mantener un tránsito intestinal equilibrado, algo especialmente útil en dietas con predominio de alimentos proteicos.

CONSUMO OCASIONAL

En resumen, el Reverse cheesecake representa una alternativa refrescante y visualmente atractiva para los meses de invierno, capaz de conjugar placer gastronómico y cierto equilibrio nutricional. Globalmente, se trata de un postre denso en energía, adecuado para un consumo ocasional, preferiblemente en raciones pequeñas y dentro de una dieta equilibrada y controlada en azúcares y grasas. ■

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

MEJILLÓN

MADRID - La producción española de mejillón, prácticamente concentrada en Galicia, ocupa el primer lugar entre todos los países, con un 40 por 100 del total mundial.

Se calcula que la producción mejillonera de este año alcanzará las 175.000 toneladas, con un valor total de 5.250 millones de pesetas en el mercado (...)

CAMPAÑA DE MERLUZA

BILBAO.- De prácticamente inexistentes pueden calificarse las capturas en la campaña merlucera del presente otoño en la casi totalidad del litoral cantábrico. Esta anomalía se atribuye al buen tiempo reinante hasta hace unos días en aguas cantábricas. Las escasas capturas han originado importantes pérdidas materiales en las principales flotas pesqueras de merluza, principalmente en la de Fuenterrabía, que cuenta con unas 70 embarcaciones (...)

CULTIVOS MARINOS

CASTELLÓN- El Instituto de Investigaciones Pesqueras del CSIC dispondrá en breve de una nueva planta de cultivos marinos, sufragada por la Diputación Provincial de Castellón, y que se construirá en la zona denominada Torre de Sal (...) El laboratorio del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Castellón desarrolla en la actualidad un interesante trabajo sobre la cría y reproducción de langostinos y camarones (...)

Policlínica del ISM en Bilbao

BILBAO.- La Permanente Municipal del Ayuntamiento de Bilbao acordó, el pasado día 19, conceder licencia al ISM para la construcción, en el barrio bilbaíno de Begoña, de una polyclínica destinada a los hombres del mar.

Esta obra se había iniciado hace unos meses, mediante una licencia provisional obtenida por dicho organismo, mientras se tramitaba la licencia definitiva. (...)

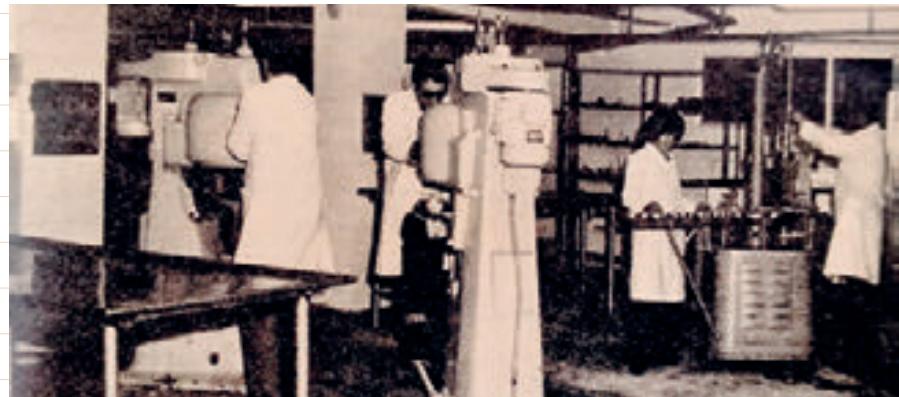
La polyclínica constará de semisótano, planta baja y tres pisos altos. En el semisótano se instalarán los

servicios de urgencias, servicios generales para la clínica y servicios de rehabilitación, incluido un gimnasio.

La planta baja llevará el acceso principal, instalándose en el vestíbulo departamentos de información, recepción y cafetería. En el ala derecha, las unidades de Odontología y Medicina general y, en la izquierda, sala de curas e inyectables, unidad de Pediatría y sala de reuniones.

En el primer piso se establecerán las unidades de Ginecología, Neurología y Psiquiatría y la unidad de especialidades medicoquirúrgicas (...)

Proteínas derivadas del jurel



VIGO- La sección de Tecnología del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo lleva a cabo una interesante línea de investigación para la obtención de concentración de proteína de pescado. La utilidad de esta proteína es obvia, ya que contribuye al desarrollo de nuevas fuentes de alimentación en un mundo deficientemente nutrido.

La materia prima empleada en la fabricación es, en su mayor parte, el jurel, del que se capturan en España

del orden de las 100.000 toneladas anuales. A pesar del alto contenido graso de esta especie, el producto final, sin grasa, es de elevada calidad y puede compararse con el tipo A de las Normas de la FAO. En otros países suele emplearse pescado blanco, más fácil de elaborar, pero nosotros hemos considerado más interesante el empleo del jurel, por su menor precio, a pesar de la mayor dificultad que presenta para su aprovechamiento (...)

Campaña "Agamenon 75-10"



AS PALMAS- Desde 1967, el personal del laboratorio del Instituto Español de Oceanografía en Canarias viene efectuando una serie de campañas exploratorias en aguas del archipiélago canario para buscar nuevas especies de interés comercial y cartografiar las distintas calidades de fondo de las plataformas y taludes canarios, así como las elevaciones, generalmente ricas en pesca, que se encuentran alrededor de las islas (...). Como parte

de este programa se ha realizado la campaña "Agamenón 75-10" en aguas de Gran Canaria (...), con un total de 41 estaciones hidrográficas y 34 de pesca.

En todas las estaciones hidrográficas se tomó la temperatura de superficie y muestras de agua para determinar su salinidad (...). En las estaciones de pesca se capturaron un total de 39 especies distintas de animales, de las cuales siete son crustáceos y el resto peces (...)

TURNOS DE VACACIONES

MADRID.- Como continuación de los turnos de vacaciones, que tan buena acogida tuvieron entre los trabajadores del mar en el año que finaliza, se montarán por parte del Instituto Social de la Marina, en el presente año, varios turnos más, en colaboración con la Organización Sindical. Un total de 48 matrimonios pertenecientes al sector pesquero podrán asistir, y los asistentes se seleccionarán por riguroso orden de presentación de solicitudes en las correspondientes Delegaciones Provinciales del organismo (...)

INCAPACIDAD LABORAL

Por una Orden ministerial publicada en el "Boletín Oficial del Estado", los pescadores retribuidos "a la parte" o asimilados percibirán en toda su cuantía, al igual que todos los afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, las prestaciones de incapacidad laboral transitoria e invalidez provisional, derivadas de enfermedad común o accidente no laboral. Esta importante mejora afecta a más de 65.000 trabajadores (...)

Mal año para los navieros

ADRID- "Decididamente, a la hora de hacer un balance de 1975, los resultados habrán de ser descorazonadores para los navieros", explica la sociedad anónima Marítima Internacional en su habitual balance mensual de fletes.

Informa Marinter de que en el sector del Atlántico Norte ha decrecido notablemente la demanda de tonelaje para granos durante las últimas semanas que, a punto de cerrarse la estación de los grandes

lagos, cuya campaña ha transcurrido "sin pena ni gloria", no se vislumbra ninguna circunstancia que permita abrigar optimismo por lo que resta de invierno, y que también el tráfico de crudos se mantiene sumamente débil.

Como nota singular, destaca el hecho de que en el sector del Lejano y Medio Ambiente se ha registrado una actividad superior a la normal, con cargas japonesas con destino al golfo Pérsico (...)

OFRENDA A LA VIRGEN

BARCELONA-Más de 400 pensionistas de la Delegación Provincial del ISM de Barcelona han peregrinado al santuario de Montserrat ofreciendo a la Virgen un barco en miniatura (...)



ATLÁNTICO

Aumento de la cuota de atún

La 29^a reunión de ICCAT celebrada en Sevilla marcó un hito en la gestión de los túnidos al aprobar un aumento histórico de la cuota de captura del atún rojo del Atlántico oriental y del Mediterráneo, que crecerá en el próximo trienio entre un 12 % y un 20%, alcanzando las 48.000 toneladas anuales.

M y.soto

Más de 60 países se han reunido en la 29^a Comisión Inter-nacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) para debatir sobre cuotas para especies clave como el atún rojo, el bonito del norte y el pez espada, en un encuentro que ha buscado compatibilizar la salud de los océanos con la economía y el empleo en las poblaciones costeras.

Hace dos décadas, el atún rojo rozaba el colapso. Hoy, gracias a medidas estrictas y control científico, su recuperación es un referente de gestión responsable. "El atún rojo es un buen ejemplo de que la recuperación de especies y la rentabilidad económica son com-



patibles", aseguró ante la Comisión el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación Luis Planas.

En el marco de la reunión de la ICCAT, España defendió aumentar en un 19% la cuota de captura de atún rojo para el periodo 2026-2028. Esta propuesta se ajusta a las recomendaciones científicas, que permiten un incremento entre el 12% y el 20%, garantizando que la pesquería siga siendo sostenible.

El Total Admisible de Capturas (TAC) actual ronda las 40.000 toneladas, de las que nuestro país dispone de 6.783, la mayor cuota de Europa, distribuidas entre la flota de cerco mediterránea, las almadrabas del Golfo de Cádiz y la pesca artesanal.

Este incremento histórico del TAC de atún rojo para el próximo trienio, supone pasar a capturas de entre 45.000 y 48.000 toneladas anuales, por lo que el Gobierno prevé revisar el RD 46/2019, abriendo la puerta a nuevos segmentos de flota y atendiendo las demandas de la pesca artesanal.

El reto actual del sector es crecer reforzando la lucha contra la pesca ilegal y mejorar la trazabilidad y el control, en línea con la estrategia europea de vigilancia. M

España defendió un incremento del 19% una vez constatada la recuperación de la especie



MEDITERRÁNEO

La FAO se reunió en Málaga

La 48^a reunión de la Comisión General de la Pesca para el Mediterráneo y el mar Negro (CGPM) se celebró el 4 de noviembre en Málaga, donde la FAO tiene una oficina subregional. El encuentro sirvió para avanzar en sostenibilidad y dar la bienvenida a Ucrania como nuevo miembro de la Comisión.

M ANA DÍAZ

Bajo el lema "*Trabajando juntos por un futuro sostenible*", se celebró en Málaga la 48^a reunión de la CGPM que fue inaugurada por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. Durante su intervención, Luis Planas insistió en el papel de la organización para hermanar a "dos mares que comparten historia, cultura y vida, y avanzar en la sostenibilidad pesquera y acuícola en la región". Además, reclamó la "cooperación entre Estados para garantizar que el beneficio económico y la sostenibilidad vayan de la mano con el fin de asegurar el futuro de la actividad en las zonas pesqueras".



El ministro Luis Planas inauguró la 48^a edición de la CGPM.

Del encuentro, al que asistieron 130 representantes de 23 países y 15 observadores internacionales, salieron doce propuestas entre las que destaca el compromiso para reforzar el mecanismo que impulse el cumplimiento de las decisiones de la Comisión. Esta aceptó mejorar el sistema de evaluación de datos y de monitorización, seguimiento, control y vigilancia. Para ello, ayudará a los países fomentando una cultura regional de cumplimiento y responsabilidad colectiva en la aplicación de medidas correctoras.

En otro orden de cosas, la Comisión resaltó los avances realizados en el desarrollo de una acuicultura sostenible, gracias a la colaboración entre gobiernos y comités científicos y dio la bienvenida a Ucrania como nuevo Estado miembro. Su presencia representa una oportunidad para la

conservación de los ecosistemas marinos en el mar Negro.

VISITA DEL ALCALDE

Concluido el encuentro, el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, visitó las oficinas de la Comisión, ubicadas en el Hospital Noble de la ciudad, acompañado de la concejala delegada de Acción Exterior, Mar Torres, y del secretario ejecutivo de la CGPM, Miguel Bernal.

La Comisión General de Pesca del Mediterráneo y el mar Negro de la FAO es una organización regional de ordenación pesquera formada por 23 Estados miembros, más la Unión Europea. Vela por la conservación y el uso sostenible de los recursos marinos vivos, así como el desarrollo sostenible de la acuicultura y la gobernanza en esta zona del planeta en el ámbito de Naciones Unidas. **M**

Bases del Fondo FEMPA

Ya están en vigor las bases reguladoras de las ayudas a pescadores enrolados en buques pesqueros españoles afectados por la paralización temporal de la actividad en el periodo de 2021 a 2027 del Fondo FEMPA. Estas bases reguladoras se aplicarán cuando la gestión de las mismas corresponda a la Secretaría General de Pesca y no a las Comunidades Autónomas. Una gestión que se delega al Instituto Social de la Marina en el caso de solicitudes de ayudas a pescadores afectados por la paralización temporal cuando hayan sido incluidos en un procedimiento de suspensión de los contratos derivado de fuerza mayor.

El Panxón



Este año se cumplen 50 años de la inauguración del colegio El Panxón en Nigrán (Pontevedra). Una efeméride de que se conmemoró el pasado 20 de noviembre con un evento al que asistieron alumnos, docentes de todas las etapas, autoridades locales y de la Consellería de Educación. En representación del Instituto Social de la Marina acudió la subdirectora de Vigo, Lara Goberna, quien durante su intervención hizo referencia a la labor que realizó este centro como colegio con más de 300 alumnos y como residencia para los hijos de los

Jornadas de Celeiro



Del 27 al 29 de noviembre un año más Celeiro acogió las jornadas Técnicas de Difusión del Sector Pesquero. Inauguradas por la secretaria de Pesca Isabel Artíme, en esta ocasión comenzaron con un debate que está de plena actualidad como es la necesidad de mejorar la comercialización pesquera, así como las diferentes estrategias para revertir el descenso continuado del consumo de pescado en España. También hubo espacio para ahondar en la necesidad de unir esfuerzos mediante el concepto de la cogobernanza y

realizar una lectura realista sobre los motivos por lo que la pesca no consigue atraer talento joven a sus filas. Como todos los años, el tema de la eólica marina producía un encendido debate entre ponentes y asistentes. A la Política Pesquera Común, y más aún tras los recortes anunciados por la Comisión de los fondos FEMPA destinados a la pesca, se le dedicó un día completo. En representación del Instituto Social de la Marina asistieron su directora, Elena Martínez Carqués y la subdirectora de Seguridad Social, Covadonga Jiménez.

pescadores de toda España que se habían quedado huérfanos, con más de 120 residentes, durante la etapa en la que perteneció al ISM. El Panxón fue transferido a la Comunidad Autónoma de Galicia en 2006.

EmpleAtún

Durante 2025, la demanda de empleo en la flota atunera española ha aumentado un 26,6% respecto al año anterior,

con un total de 809 solicitudes registradas en la plataforma empleAtún, impulsada por la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC). El 77,3% de las solicitudes proviene de España, mayoritariamente de Galicia, País Vasco y Andalucía. El resto de los candidatos registrados procede de Francia, Argentina, Chile, Indonesia, México, Nicaragua, Perú o Venezuela.

Medusa tropical



Se confirma la presencia de la medusa tropical *Cassiopea andromeda* en aguas de la costa almeriense. El estudio, liderado por investigadores del Institut de Ciències del Mar (ICM-CSIC), ha sido posible gracias a la colaboración de la plataforma de ciencia ciudadana marina Observadores del Mar. La "medusa invertida", como se la conoce popularmente porque reposa con los tentáculos hacia arriba, es originaria del Pacífico y del mar Rojo.

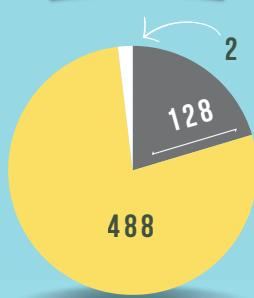
CENTRO RADIOMÉDICO

A 31 DE OCTUBRE DE 2025



CASOS ATENDIDOS

618



- POR ENFERMEDAD
- POR ACCIDENTE
- POR AMBOS

FUENTE: SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ACCIÓN SOCIAL MARÍTIMA (ISM)

Conocimiento y economía azul

La Red Española de Espacios de Conocimiento para la Economía Azul (REECEA) ya ha comenzado su andadura. Impulsada por la Secretaría General de Pesca, nace con el objetivo de fortalecer la colaboración entre la ciencia, la innovación, las administraciones públicas y el sector pesquero y acuícola. Su propósito es avanzar hacia un modelo de economía azul más sostenible. La Red está abierta a todas las entidades públicas o privadas relacionadas con la economía azul, e incluye la suscripción a las Alertas de finan-



ciación y subvenciones, uno de sus servicios gratuitos más consultados, ya que permite estar al día de todas las convocatorias de ayudas a proyectos de economía azul, tanto internacionales como nacionales y autonómicas.

87 zonas

La Xunta de Galicia ha formalizado su participación en el recurso presentado por el Gobierno de España contra la sentencia del Tribunal General de Justicia de la Unión Europea que avaló el voto de la Comisión al palangre demersal en 87 zonas del Atlántico Nororiental. Entre sus alegaciones fi-

gura que la sentencia recoge una interpretación simplista del concepto de los Espacios Marinos Vulnerables; la carencia de un estudio científico del impacto de las artes fijas en el fondo marino así como la falta de un análisis del impacto socioeconómico de la medida que tan solo en Galicia podría rondar los 216 millones de euros.



Acaba de abrir sus puertas el Museo del Mar de Estepona un nuevo espacio expositivo que invita a sumergirse en la historia de la pesca, los oficios, la navegación y la industria conservera.

La Mujer y la Mar 2025

Escenario de sueños y conquistas de 17 mujeres

M Y. SOTO

La Mujer y la Mar" reúne en 287 fotos el viaje de cinco años por mares y océanos de Laura Prego Abalo y Raimon Moreno Hidalgo; dos artistas que buscan con sus libros dar visibilidad a las historias de mujeres que desafían estereotipos y abren caminos en profesiones y disciplinas marinas, tradicionalmente lideradas por hombres.

Pescadoras, rederas, expertas en salvamento, biólogas que estudian las ballenas o cómo afecta el ruido a las plantas y animales marinos, oceanógrafas, patronas de remo, chefs, conservas, activistas, artistas visuales y documentalistas en defensa de los océanos... así, hasta 17 protagonistas, cada una de ellas representando con sus historias las diferentes formas de trabajar, pensar, cuidar y sentir la mar.

Tras la experiencia de su primer libro en 2021, llega este segundo cuaderno de bitácora firmado por *Mar de Abahi* (*Abahi* es el acrónimo formado por los apellidos maternos de ambos fotógrafos: Abalo e Hidalgo) con el que buscan sacar a la luz nuevas vivencias de las mujeres de la mar "para que conozcáis

la belleza de estas mujeres, para que os enamoréis de su alma, un alma de color azul marino."

Durante demasiado tiempo, el papel de la mujer en la historia ha sido silenciado o ignorado- señala Montse González, presidenta de la Confederación Española de Fotografía y prologuista del libro: "*El mar, como tantos otros espacios, ha sido narrado en masculino, olvidando que siempre hubo mujeres ahí: invisibles, imprescindibles.*"

Los autores de "La Mujer y la Mar" acuden a figuras de la fanta-

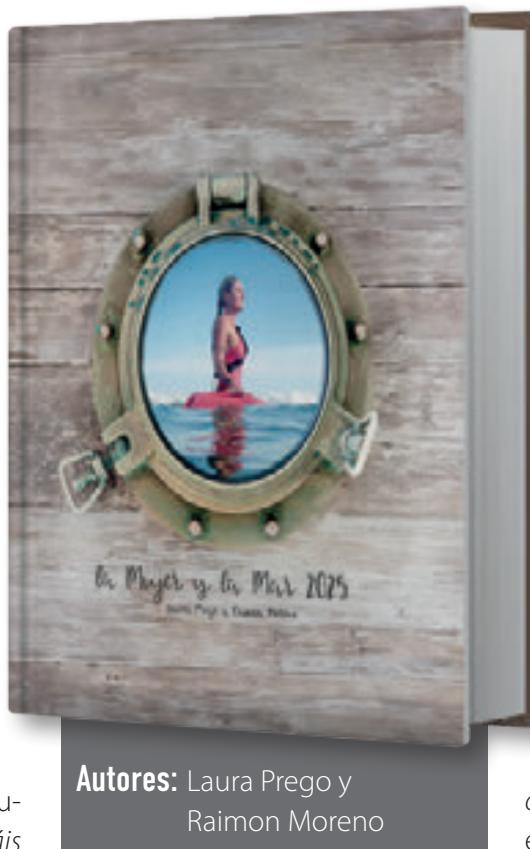
sía popular, a diosas de la mitología griega o africana, o incluso a personajes literarios, para ir tejiendo, cual redes de pesca, los relatos que describen a cada una de las protagonistas: Hestia, Arwen, Iris, Yemayá, Irene, Nereida de Posidonia... pueblan este hogar marino en el que la mujer ha estado siempre.

Las voces que une este libro son un testimonio - según sus autores - de que no hay una sola manera de vivir la mar, y que la diversidad de perspectivas es la fuerza que impulsa los cambios, "fotografiamos

mujeres que puedan ser referentes para muchas otras que buscan sentido a un mundo donde aún nos queda por hacer camino para ser iguales."

La propia producción del libro es un acto de unir voluntades. Ha sido financiado por mecenas mediante *crowdfunding*, a través de la plataforma Verkami. La mayor parte de la tirada se destinará a los mecenas y a las protagonistas de las imágenes, aunque un número de ejemplares se dispone para la venta.

Este libro se puede adquirir en la Librería Abrente por el precio de 33 €, más gastos de envío, o solicitándolo a los autores en info@lamujerylamar.com siendo posible comprar el ejemplar firmado. M



Autores: Laura Prego y
Raimon Moreno

TU VIDA

DEPENDE DE LOS EQUIPOS DE PROTECCIÓN EN EL MAR



UTILÍZALOS





ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

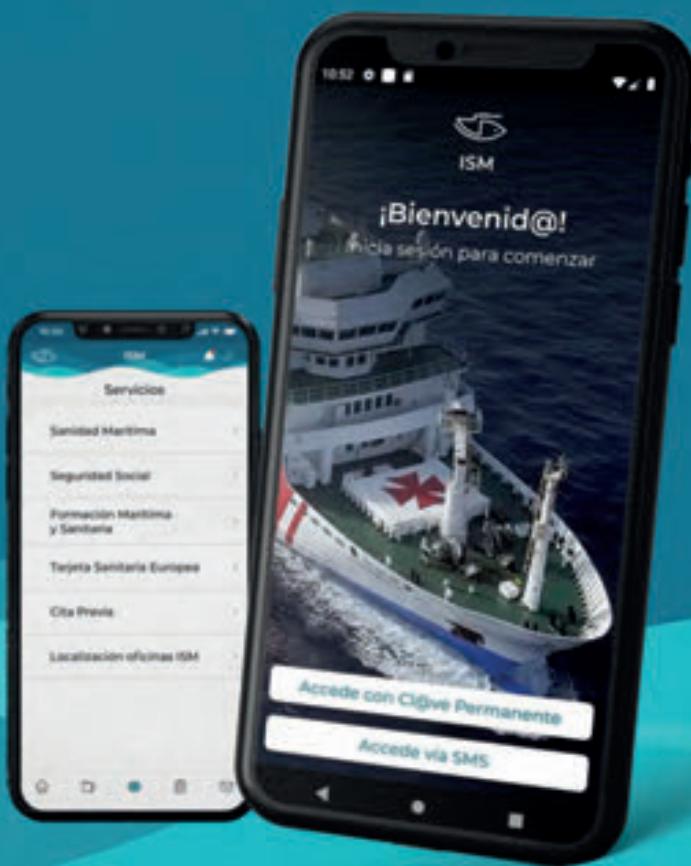
¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



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



IDENTIFICARTE



MIS DOCUMENTOS

SERVICIOS

REGISTRO

BUZÓN DE CONSULTAS

AVISOS

Descárgate la app



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

FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGUROIDAD SOCIAL
Y MIGRACIÓN

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES

